

SESIÓN ORDINARIA

N.º 51-2013

4 de julio de 2013

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 51-2013

Acta de la sesión ordinaria número cincuenta y uno, dos mil trece, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves cuatro de julio 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, Grettel López Castro y Pablo Sauma Fiatt, así como los señores: Rodolfo González Blanco, Gerente General; Luis Fernando Sequeira Solís, Auditor Interno; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte, Juan Manuel Quesada Espinoza, Intendente de Energía, Carlos Herrera Amighetti, Intendente de Agua, Carol Solano Durán, Directora a.i. de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, Ricardo Matarrita Venegas, Director a.i. de la Dirección General de Estrategia y Evaluación y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Aprobación del orden del día.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura al orden del día de esta sesión. Seguidamente, lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 01-51-2013

Aprobar el Orden del Día de esta sesión. A la letra dice:

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Aprobación de las actas de las sesiones 49-2013 y 50-2013.*
3. *Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.*
4. *Asuntos del Regulador General.*
5. *Asuntos resolutivos.*
 - 5.1 *Propuesta del modelo para el establecimiento de precios de referencia para el servicio de transporte de estudiantes en rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo de modalidad de servicios adjudicados.*
 - 5.2 *Propuesta del Reglamento para el Cálculo, Cobro y Liquidación de Cánones. Oficio 472-DGAJR-2013, del 28 de junio de 2013.*
 - 5.3 *Propuesta de acuerdo para que se inicie el proceso de reclutamiento y selección de los puestos del Miembro Propietario y Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficios 466-DGJR-2013, del 17 de junio de 2013 y 436-SJD-2013, del 21 de junio de 2013.*
6. *Asuntos informativos.*
 - 6.1 *Respuesta a la Asamblea Legislativa de consulta sobre el Proyecto de Ley para promover la reducción de la jornada laboral de padres de niños con necesidades especiales. Oficio 443-RG-2013.*
 - 6.2 *Respuesta a la Asamblea Legislativa de consulta sobre el Proyecto de Ley declaración del 7 de agosto como día de la paz firme y duradera. Oficio 425-RG-2013.*

6.3 *Petición del Colegio de Profesionales en Ciencias Económicas de Costa Rica, para que se le solicite al Director Carlos Raúl Gutiérrez Gutiérrez, la incorporación a ese Colegio. Oficio F-0523-2013.*

6.4 *Gestiones ante Improsa Safi en relación con el arrendamiento del edificio. Cumplimiento de acuerdo 08-37-2013. Oficio 404-GG-2013, del 24 de junio de 2013.*

6.5 *Cronograma del Despacho del Regulador.*

ARTÍCULO 2. Aprobación de actas.

El señor **Dennis Meléndez Howell** somete a conocimiento de la Junta Directiva, los borradores de las actas de las sesiones 49-2013 y 50-2013, celebradas el 27 de junio de 2013 y 1º de julio de 2013, respectivamente.

En discusión el acta 49-2013

Los señores miembros de la Junta Directiva realizan observaciones de forma. El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que no estuvo presente cuando se celebró dicha sesión. Somete a votación el acta y la Junta Directiva resuelve, por cuatro votos a favor:

ACUERDO 02-51-2013

Aprobar, con la salvedad que realizó el señor Dennis Meléndez Howell y las observaciones de forma señaladas en esta oportunidad, el acta de la sesión 49-2013, celebrada el 27 de junio de 2013, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva para los fines pertinentes.

En discusión el acta 50-2013

Los señores miembros de la Junta Directiva realizan observaciones de forma. El señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación el acta y la Junta Directiva resuelve por unanimidad:

ACUERDO 03-51-2013

Aprobar, con las observaciones de forma señaladas en esta oportunidad, el acta de la sesión 50-2013, celebrada el 1º de julio de 2013, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva para los fines pertinentes.

ARTÍCULO 3. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.

El señor **Edgar Gutiérrez López** se refiere al tema del vencimiento de concesiones de los autobuses. Comenta sobre una noticia, en la que se informa que ya se habían prorrogado dichas concesiones, por lo que llama la atención de cuál ha sido la participación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en este tema.

Por otra parte la señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta sobre el tema de la nueva propuesta de “Metodología tarifaria ordinaria para fijar el margen de las estaciones de servicio que expenden combustibles derivados de los hidrocarburos, excluidas las estaciones de servicio para aeronaves”.

Seguidamente el señor **Dennis Meléndez Howell** se refiere al oficio DFOE-SD-1007, del 1º de julio de 2013, remitido por la Contraloría General de la República, por cuyo medio hace un recordatorio sobre el vencimiento del plazo para cumplir con las disposiciones 4.7 y 4.8 del informe No. DFOE-EC-IF-13-2012, referente a la formulación de una metodología tarifaria para el servicio público de transporte remunerado de personas (modalidad autobús).

Indica que es un tema preocupante, porque efectivamente, esta Junta Directiva está consciente que se vence el plazo de seis meses otorgado por la Contraloría General de la República, para presentar esta metodología. Lamentablemente, todavía no está lista, lo cual reconoce es un gran problema para la Institución, porque, aunque la propuesta está muy avanzada, aún no ha sido sometida a conocimiento de la Junta Directiva, debido a retrasos experimentados en el Centro de Desarrollo de la Regulación (CDR). Esto hace imposible que se pueda cumplir con el plazo señalado. Se están haciendo los ajustes del caso, para que, a la brevedad posible, dicha metodología sea elevada a conocimiento y aprobación de la Junta Directiva y al posterior proceso de audiencia pública que señala el artículo 36 de la Ley 7593.

La señora **Grettel López Castro** manifiesta su molestia por los incumplimientos recurrentes en los acuerdos y plazos establecidos por esta Junta Directiva al Centro de Desarrollo de la Regulación, en particular, a lo relativo al modelo ordinario de fijación tarifaria para autobuses. En este caso, el incumplimiento trasciende a lo ordenado por el Órgano Contralor. En su criterio, el CDR, en su conceptualización, es excelente, pero en la ejecución ha fallado reiteradamente.

Desde su perspectiva, ha llegado el momento en el que la Institución debe replantearse si se cuenta con los recursos necesarios e idóneos para la atención de las demandas institucionales en términos de la actualización y la revisión de los modelos tarifarios. Igualmente, destaca su preocupación de que hayan transcurrido nueve meses (desde octubre del 2012) para cumplir con una disposición superior con prioridad institucional, y no se hayan obtenido los resultados esperados.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** indica que, institucionalmente, el tema de las metodologías es, en lo sustantivo, el problema más grande y el mayor atentado a la credibilidad de la Institución y que puede desvirtuar todo lo demás que se está tratando de hacer. No es posible que un planteamiento metodológico tome tanto tiempo. Considera que se debe retomar la idea del cronograma de metodologías con mucha seriedad y con consecuencias en caso incumplimiento, porque las tareas no pueden ser infinitamente elásticas.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que, el oficio de la Contraloría General de la República está dirigido a la Junta Directiva, por lo que es ésta quien debe contestar, pero exclusivamente respecto a lo que le corresponde. En este sentido, considera que la Junta Directiva debe solicitar a la Administración que informe o brinde una explicación del porqué y para cuándo va a estar lista la metodología tarifaria para el servicio público de transporte remunerado de personas (modalidad autobús).

Respecto al segundo punto de la Contraloría General de la República, consulta si se realizaron los cambios en el Plan Estratégico y el Plan Operativo Institucional. Ante dicha consulta, el señor **Ricardo Matarrita Venegas** señala que, efectivamente, se han incorporado lineamientos de calidad, pero no han sido formalizados.

Seguidamente los miembros de la Junta Directiva coinciden en que, lo oportuno, es solicitar al Regulador General presentar un informe respecto al estatus del cumplimiento que presenta la formulación de la metodología tarifaria para el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo 02-88-2012 y el informe DFOE-EC-IF-13-2012 de la Contraloría General de la República.

Analizado el tema, con base en las observaciones y sugerencias formuladas en esta oportunidad, el señor **Dennis Meléndez Howell** lo somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme.

ACUERDO 04-51-2013

Solicitar al Regulador General presentar, a más tardar el 8 de julio de 2013, un informe del estatus del cumplimiento de la formulación de una metodología tarifaria para el servicio público de transporte remunerado de personas, modalidad autobús, de conformidad con lo dispuesto en el acuerdo 02-88-2012, del acta de la sesión 88-2012, celebrada el 29 de octubre de 2012, así como del oficio 11126 (DFOE-EC-0637) del 19 de octubre de 2012, mediante el cual la Contraloría General de la República remitió el informe DFOE-EC-IF-13-2012, en el cual se consignan los resultados del estudio sobre el proceso de fijación de cánones y la definición de metodologías tarifarias en la actividad transporte (modalidad autobús) en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 4. Asuntos del Regulador General.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que ya entregó a la Secretaría de Junta Directiva el oficio 488-RG-2013 del 2 de julio de 2013, adjunto al cual presenta el informe de participación en la Reunión Ministerial sobre Integración Eléctrica en Mesoamérica, organizada por el Banco Interamericano de Desarrollo, cuya actividad se realizó en la ciudad de Washington, D.C., Estados Unidos de América, los días 27 y 28 de junio de 2013.

ARTÍCULO 5. Propuesta del modelo para el establecimiento de precios de referencia para el servicio de transporte de estudiantes en rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo modalidad de servicios adjudicados.

A partir de este momento ingresan al salón de sesiones, los funcionarios Juan Carlos Pereira Rivera y Floribeth Hernández Porras, del Centro de Desarrollo de la Regulación, así como el señor José Carlos Rojas Vargas de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.

Se distribuye para conocimiento de la Junta Directiva, el oficio 109-CDR-2013, del 4 de julio de 2013, por medio del cual el Centro de Desarrollo de la Regulación somete la propuesta del “Modelo para el establecimiento de precios de referencia para el servicio de transporte de estudiantes en rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo la modalidad de servicios adjudicados”.

El señor **Guillermo Monge Guevara** explica los antecedentes de la propuesta, así como los principales extremos del oficio 109-CDR-2013. Destaca, entre otras cosas, que el 16 de diciembre de 2011, la Junta Directiva emite el acuerdo 06-75-2011:

“Comunicar a la Contraloría General de la República, que la posición de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en relación con los montos que paga el Ministerio de Educación Pública por el transporte de estudiantes, es que no hay objeción para que se vuelva a permitir la aplicación de los sistemas aprobados en años recientes por parte de la Contraloría General de la República, ello en el entendido que será válido hasta tanto la ARESEP implemente la regulación de esa actividad y cobre los cánones requeridos para financiar esa labor.”

En lo tocante a la justificación de la necesidad del modelo, señala que:

- El Ministerio de Educación Pública (MEP) ha estado imposibilitado de contratar mediante algún proceso de contratación administrativa nuevos servicios de transporte de estudiantes en nuevas rutas a partir del vencimiento de los contratos existentes al 2006.
- Los contratos suscritos desde el 2001 y 2003, -y unos pocos que se suscribieron en el 2007- han sido prorrogados extraordinariamente, durante los años posteriores a su formalización, con autorización de la Contraloría General de la República de forma condicionada para seguir operando.
- La mayoría de los servicios de transporte estudiantil se operan bajo la modalidad de subsidios. Esta modalidad se ha incrementado significativamente, y la complejidad de la administración o supervisión de estos servicios es cada vez mayor, ya que no hay controles institucionales, pues son contratos privados (Juntas Administradoras-Operadores). Ello afecta la calidad del servicio.
- Hay un notable desconocimiento de los costos en que incurren los operadores al brindar el servicio de transporte estudiantil tanto bajo la modalidad de contratación como la modalidad de subsidios.

Como parte del Programa de Transporte Estudiantil (PTE) (Decreto N°35675-MEP, del 6 enero de 2010), destaca los siguientes aspectos:

Beneficiarios del PTE (art 3):

Estudiantes del sistema educativo formal y público en condición socioeconómica de pobreza, vulnerabilidad o exclusión social, que vivan a más de 3 km del centro educativo.

Modalidades del PTE (art 5):

- Contratación, servicios adjudicados por licitación a un proveedor para el traslado de estudiantes en una ruta de transporte estudiantil.
- Subsidios, transferencia de dinero del MEP a la Junta Administrativa del centro de educativo, la cual entrega la ayuda a los beneficiarios para que cubran sus necesidades de transporte. (En los hechos, los estudiantes no reciben el subsidio, sino que las Juntas Administrativas contratan los autobuses, sin que medie concurso).
- Becas individualizadas, de transporte del Fondo Nacional de Becas (FONABE).
- Becas individualizadas, de transporte del FONABE diferenciadas para estudiantes con necesidades educativas especiales.

Subraya entre los objetivos del modelo propuesto, los siguientes:

Transparencia: i) Procedimientos claros y estandarizados, replicables por cualquier interesado, ii) Que el MEP cuente con información confiable, de las variables consideradas en la aprobación de la banda de precios.

Eficiencia: i) Precios reflejan las características de las rutas, con base en empresas modelo, ii) Eliminación de distorsiones creadas con el tiempo, por los procesos de licitación, iii) El MEP puede usar el modelo para planificar las rutas y optimizar su presupuesto.

Sostenibilidad económica: Los criterios de empresa modelo permiten estándares de operación razonables y una rentabilidad adecuada. Estas son condiciones para la sostenibilidad del servicio.

Sostenibilidad ambiental: En la medida en que el modelo mejore la eficiencia de la prestación del servicio se espera lograr ahorros en el uso de combustibles.

Equidad: i) Precio equitativo según condiciones y distancias de las rutas, ii) Por tanto, no se generan diferencias significativas de precios entre rutas similares.

En cuanto al alcance del modelo propuesta, indica que el modelo se aplica para establecer rangos de precios de referencia para las rutas de servicio de transporte remunerado de estudiantes mediante vehículos automotores que contrata el MEP con operadores privados en todo el territorio nacional. Estas contrataciones deberán ser realizadas por el MEP a un precio que se encuentre incluido en la banda de precios fijada por la ARESEP.

Por otra parte, detalla distintos elementos de la estructura del modelo: i) estructura productiva y general del modelo, ii) criterio para establecer la banda de precios, iii) costos y remuneración total. Asimismo, se refiere a algunas situaciones particulares del modelo y al cálculo de la flota óptima.

Comenta la recomendación y borrador de acuerdo que somete el Centro de Desarrollo de Regulación, la cual se refiere a:

“Aprobar el informe técnico de la Dirección General de Desarrollo de la Regulación remitido mediante oficio No. 97-DGDR-2013 del 18 de junio del 2013 y someter al proceso de audiencia pública la propuesta de “Modelo para el Establecimiento de Precios de Referencia para el Servicio de Transporte de Estudiantes en Rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo La Modalidad de Servicios Adjudicados”, para su posterior aprobación final por parte de la Junta Directiva de la Autoridad de Reguladora de los Servicios Públicos”.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que en este tema la lógica es muy diferente a la de un servicio privado. Lo importante es que cumplan con el Consejo de Transporte Público. Además, agrega que una inquietud es si se comparó lo que costaría el pasaje de transportar un niño de un lugar a otro, es decir; lo que tendría que pagar en el bus normal, lo cual sería un ejercicio interesante que sería importante analizar.

Considera que se ha hecho un gran esfuerzo, es un modelo muy sofisticado, pero le hubiera gustado tener muy clara la realidad del servicio, para ver cuánto se adecuaba el modelo. Apunta que el tema es cuáles son los autobuses que prestan el servicio, cómo calza a un mínimo que debe tener el Ministerio de Educación Pública, que es al final quien toma la decisión. Asimismo, qué características debe tener el autobús, sino esto no se aplica; esto sería algo sumamente importante y comenzar a tratar explícitamente el tema de la calidad del servicio. No se trata de que el servicio lo dé cualquier bus y ARESEP le asigne tarifa.

La señora **Grettel López Castro** señala la necesidad de trabajar con modelos simples y de conocer la realidad de un mercado antes de diseñar un modelo. Le preocupa que la estructura del modelo no sea un reflejo adecuado del mercado y, en este sentido, se den en la realidad dinámicas muy diferentes a las que se formulan en este documento.

Por otro lado, señala que en su revisión pudo observar que muchas de las referencias de esta metodología se basan en el estudio técnico del señor Leonardo Castro, por lo que insta al Centro de Desarrollo de la Regulación valorar críticamente los parámetros de dicho estudio, tal es el caso del precio de las unidades y las depreciaciones.

Asimismo, en varias partes del documento metodológico se indica que la mayoría de las empresas son pequeñas, lo que presume que la estructura de costos no sea muy pesada; sin embargo, preocupa la referencia en áreas de estacionamiento de autobuses, de reparaciones, de bodega, de oficinas, los costos de personal administrativo y otros, que no son propias de una empresa pequeña.

Otro de los aspectos que se menciona en la propuesta, es que la definición de la depreciación de los autobuses para transporte de estudiantes, se hace bajo criterios de regulación, para lo cual se toma una vida útil de veinte años y una depreciación al 50%, es decir, se aplica una depreciación de diez años. Por otro lado, se tienen datos reales que la edad media, según el Instituto Nacional de Seguros, es de catorce años y la moda de la antigüedad de los buses es de diecisiete años. La llamada de atención acá, es revisar que no se esté dando un premio en la tarifa por invertir en renovación de la flota, mientras no se cuente con los medios para certificar que así sea. Agrega que, tiene entendido que ARESEP no puede reconocer tarifa antes, sino hasta que se realice el cambio de la flota. Reconoce que puede ser una mala interpretación de su parte, por lo que requiere una aclaración al respecto.

En relación con los coeficientes en rutas urbanas e interurbanas, son bastante parecidos en los cuadros que se presentan, con algunas diferencias por consumo de combustible en rutas pequeñas, por lo tanto, sugiere considerar alguna simplificación en dicha clasificación.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** considera que se ha hecho un gran esfuerzo, sin embargo; le preocupa el tema de la realidad, porque al final favorece los pequeños o más informales y tal vez evitando que participen los más formales, eso habría que evitarlo. Por un lado, habría que garantizar que realmente el servicio se está pagando adecuadamente e insiste en el tema de la calidad.

El señor **Guillermo Monge Guevara** señala que aun cuando sean empresas pequeñas, ARESEP está obligada a reconocer todos los componentes de costo que entran en el proceso productivo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que se refiere al sesgo, porque se está usando la información de un modelo que responde a una realidad diferente a la del servicio que se está prestando. Desde su óptica, son parámetros de primer mundo para ser aplicados en tercer mundo.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta sobre el tema de los precios. Quisiera ver los precios resultantes si se tradujera el modelo a costo por estudiante, costo por kilómetro, etc., y comparar con algún otro parámetro, para tener una idea de razonabilidad en términos de los resultados; sin considerar la lógica del modelo simplemente lo que da como resultado.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** señala que se está hablando que el presupuesto anual que tiene el MEP para transporte de estudiantes, ronda en \$8 millones, casi ¢4 mil millones, alrededor de 70 empresas, un total por empresa ronda los 114 a 115 mil dólares, más o menos \$40 mil al año por ruta, 20 mil estudiantes, eso significa \$400 en promedio por estudiante, 200 días lectivo, o sea un monto por estudiante por día lectivo de \$2, o sea ¢500 de ida, y ¢500 vuelta.

De acuerdo con los datos que recopiló el Centro de Desarrollo de la Regulación se menciona de una flota promedio con una antigüedad de catorce años. Recuerda que el servicio de autobuses regular, permite hasta quince años de antigüedad y de quince a veinte años, se permite en el servicio especial. Aquí se tienen dos actores, el MEP por un lado y el Consejo Transporte Público-CTP por el otro, siempre las unidades de servicio especial, son autorizadas por el CTP; el problema que presenta el servicio de transporte de estudiantes, es la dispersión de los datos, existen rutas con un costo mayor y otras con un costo menor; no hay una estandarización.

Comenta del oficio 724-IT-2013, del 5 de julio de 2013, lo que a continuación se copia:

“En atención al acuerdo tomado por la Junta Directiva, solicitando el criterio de la Intendencia de Transporte en relación con el documento “Modelo para el Establecimiento de Precios de Referencia para el Servicio de Transporte de Estudiantes en Rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo La Modalidad de Servicios Adjudicados”, elaborado por el Centro de Desarrollo de la Regulación; indica lo siguiente:

- 1) La Contraloría General de la República, mediante resolución RC-307-2002 de las catorce horas del 17 de mayo del 2002, estableció al Ministerio de Educación Pública lo siguiente:

“...se impone prevenir al Ministerio de Educación Pública para que antes de continuar con este procedimiento, haga una petición ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, para que ésta, de acuerdo con sus funciones – capítulos VII y VII de la citada ley 7593- y según los criterios técnicos que considere aplicables, proceda a fijar formalmente la tarifa del servicio público de transporte remunerado que involucra el presente concurso. Una vez que cuente con esa aprobación, por medios establecidos en el ordenamiento jurídico y cumpliendo con todos los requisitos legales y reglamentarios que regulan esta materia, podrá continuar con el procedimiento concursal lo que deberá ser así considerado para este y para futuros casos en trámite. Cabe aclarar que la “colaboración”, si se quiere informal que prestó la ARESEP para definir las tarifas en el presente concurso, no es suficiente para considerar que ya cuentan con su aprobación, en razón de que debe recurrir a una fijación formal que responsabilice a dicha Institución y que impida las modificaciones que a su discreción pudiera introducir el Ministerio licitante.” (El resaltado no es del original).

Como puede verse, la Contraloría General lo que requiere es una formalidad en el proceso de definición de las tarifas que el Ministerio de Educación aplicará a los adjudicatarios del servicio.

- 2) El alcance de la propuesta elaborada por la Dirección General del Centro para el Desarrollo de la Regulación, se ha delimitado, en la página 14 del documento, en los siguientes términos:

“Este modelo se aplica para establecer rangos de precios de referencia para las rutas de servicio de transporte remunerado de estudiantes mediante vehículos automotores con capacidad superior a nueve asientos, que contrata el MEP con operadores privados en todo el territorio nacional. Estas contrataciones deberán ser realizadas por el MEP a un precio que se encuentre incluido en la banda de precios fijada por la ARESEP.”

Con ese alcance definido, esta Intendencia considera que el modelo propuesto permitiría que el Ministerio de Educación cuente con un mecanismo que defina la banda dentro de la cual deberán moverse los precios ofertados por los proveedores del servicio del transporte de estudiantes, por lo cual la variable precio debería ser considerada por ese Ministerio como una de las variables para evaluar las ofertas.

Dado ese alcance, la propuesta elaborada por la Dirección General del Centro para el Desarrollo de la Regulación cumple con el requerimiento establecido por la Contraloría General de la República.

- 3) Resulta necesaria la definición de quién es el regulado en este caso, por cuanto con el modelo propuesto no vamos a ejercer una función de regulación general, sino de simple fijación de una banda dentro de la cual se valorarán las tarifas cotizadas por los oferentes ante el MEP. En esa línea, es importante tener presente que la resolución RC-307-2002 de la Contraloría General,

está dirigida al MEP y no a esta Autoridad Reguladora, fundamentando el Órgano Contralor su decisión en la competencia que le corresponde a la ARESEP en el plano tarifario.

- 4) *Es importante tener presente que el transporte de estudiantes se encuentra regulado, de forma específica, por el reglamento denominado “Programa de Transporte Estudiantil en los Centros Educativos Públicos”, establecido mediante el Decreto Ejecutivo No. 35675-MEP, publicado en La Gaceta No. 03 del 6 de enero de 2010, dando la competencia de control al MEP sobre el tema. De los objetivos que se enuncian en la misma página 14 de la propuesta, está claro que la transparencia, eficiencia, sostenibilidad económica y ambiental y la equidad que se persiguen con esta propuesta están dirigidos a fortalecer la función del MEP como contratista y regulador en primera instancia de este servicio.*
- 5) *En consecuencia con lo anterior, esta Intendencia de Transporte tiene claro lo siguiente:*
 - a) *La actuación de la Intendencia de Transporte en relación con este tema se limitará a la fijación de dichos rangos de precios, lo cual resulta conteste con lo señalado por la Contraloría General de la República.*
 - b) *La Intendencia de Transporte no dispone en este momento del personal ni de los recursos necesarios para aplicar el modelo propuesto. Consecuentemente se deberán solicitar esos recursos (personal, publicaciones, etc.), particularmente aquellos que se requieran para realizar la encuesta para la determinación de precios de bienes o servicios utilizados en la estructura productiva modelo que se indica en el apartado 4.6 del modelo. Cabe mencionar que actualmente para la aplicación de la encuesta de insumos de mantenimiento que está establecida en la metodología extraordinaria del servicio regular de autobús, la Intendencia de Transporte ha contratado los servicios del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).*
 - c) *No puede esta Intendencia obviar lo establecido por la Procuraduría General de la República en su dictamen C-231-2005, que dispuso lo siguiente:*

*“Puesto que el legislador rechazó restringir la competencia a los servicios públicos en régimen de monopolio, que en el caso del transporte remunerado de persona se identifica con los servicios en que hay línea, no puede sino concluirse que el legislador no diferencio al interno del servicio de transporte según la forma de prestación del servicio y que, por el contrario, **la ARESEP mantiene una competencia reguladora general en lo que respecta al servicio de transporte remunerado de personas por medio de buses, autobuses o buseta. La circunstancia de que el servicio de transporte de estudiantes se adjudique por medio de permiso y no de concesión no se constituye en un fundamento válido para excluir dicho servicio de la competencia de la ARESEP.**”*
 - d) *Es prioritario definir las metodologías y las normas que deberá utilizar la Intendencia de Transporte para ejercer la competencia reguladora general que indicó la Procuraduría General de la República con respecto al servicio de transporte de estudiantes. Paralelamente, se deberán definir los recursos necesarios para ejercer dicha función.*
- 6) *Finalmente, cabe señalar que han realizado observaciones verbales en materia de tratamiento de cánones, depreciación y Ley 7600, las cuales serán aclaradas por la Dirección del Centro de Desarrollo de la Regulación.”*

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que la ARESEP ha trabajado en autobuses, taxis y ferrocarriles, todo lo demás son temas que merecen una discusión a nivel institucional, estratégica, se debería analizar esto para determinar cómo se va a ejercer estas competencias.

En cuanto al tratamiento de cánones, la metodología establece que el Ministerio de Educación Pública recibe estos recursos del presupuesto nacional y contrata y adjudica una ruta. Existe un canon, está incorporado como parte del precio establecido para el autobús. Este es un tema de cobro administrativo, por lo que se cuestiona quién va a cobrar eso. Estos son los aspectos operativos que se deben tomar en cuenta.

El señor **Dennis Meléndez Howell** consulta si es el Ministerio de Educación Pública el regulado o son los prestadores del servicio. Si son los prestadores, no le corresponde al MEP; y no se tiene a los prestadores identificados.

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que se le había propuesto a la Dirección Financiera considerar un monto por costo de diseño de la metodología diluido en unos cinco años, considerando que dentro de otros cinco años, se podría hacer una revisión.

Ante una consulta del señor **Dennis Meléndez Howell** acerca de si el canon de regulación está incorporado en la tarifa, el señor **Guillermo Monge Guevara** indica que hay una referencia al canon, pero en las metodologías no se detallan cómo se calcula.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que, según su entender, el Ministerio de Educación Pública no está obligado a aplicar eso.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que el Ministerio de Educación Pública, no puede hacer el proceso de licitación, si la ARESEP no define el precio.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que ya se definió el modelo, por lo que el Ministerio de Educación Pública tiene que apegarse a este modelo; en alguna parte se dijo que era de referencia.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** señala que la Contraloría General de la República indica otra cosa, en un primer momento se hizo informal, el Ministerio de Educación Pública para poder hacer una licitación y contratar, la ARESEP debe haber aprobado las tarifas o el precio de referencia, si no sucedería lo mismo que se ha dado en otras oportunidades y han tenido que prorrogar, solicitando permiso a la Contraloría General de la República. Es importante considerar lo que indica, según el cronograma del Centro de Desarrollo de la Regulación, si esta metodología no se aprueba, el Ministerio de Educación Pública no tendría este insumo en el mes de diciembre, por lo tanto, no podría hacer el proceso.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta al señor Enrique Muñoz Aguilar, si el modelo debe ir a audiencia pública. ¿Está listo?

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** considera que podría ir a audiencia y las personas tendrían la oportunidad de manifestarse, en el entendido que el modelo es para fijar un rango.

La señora **Grettel López Castro** reitera lo indicado por el directivo Sauma Fiatt, en el sentido de consultar al Intendente de Transporte, si la propuesta metodológica expuesta ante la Junta Directiva es clara en su aplicación y no deja portillos abiertos a la discrecionalidad técnica. Consulta si el Ministerio de Educación Pública, ha externado su criterio en relación con esta propuesta, en particular sobre su aplicación.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** responde que si la Junta Directiva solicita se diseñe un modelo distinto, más sencillo, la Intendencia lo haría; este cuerpo colegiado señaló aspectos que se pueden revisar en el modelo, que el Centro de Desarrollo de la Regulación atenderá, pero el modelo es complejo, pero permite obtener un precio de referencia con cierta lógica.

La señora **Grettel López Castro** consulta si por parte de la Intendencia de Transporte, esta propuesta metodológica está lista para ser sometida a audiencia.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** considera que el modelo es complicado, por lo que consulta si existe alguna forma más sencilla de cumplir el mismo objetivo de fijarle al Ministerio de Educación Pública un rango de precios.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que eso se comentó en una reunión sostenida con el equipo. El señor Luis Cubillo mencionó otra alternativa, pero si la Junta Directiva les ordena revisar eso, habría que retomar lo que se tiene y valorarlo con otra alternativa. Es importante tener claro que el Ministerio de Educación Pública, debe estar licitando en el mes de diciembre de 2013 o enero de 2014 y requiere un precio de referencia; si no se tiene habría que ver cuáles serían las implicaciones para ARESEP. Este modelo da un precio de referencia, que puede ser declarado en audiencia pública, por eso es muy importante definir el alcance, este no es un modelo para regular la calidad del servicio. Es una etapa de consulta.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** manifiesta su deseo de conocer cómo se traduce esto en costos por kilómetro, por estudiante, algo más fácil de entender y comparar.

Ante una consulta de la señora **Grettel López Castro** sobre la inflexibilidad del modelo, el señor **Dennis Meléndez Howell** considera que el modelo es muy complicado, pero es una forma educada de estimar las tarifas.

La señora **Grettel López Castro** agrega que esta propuesta está en contra de la filosofía de tener modelos simples, más transparentes, más digeribles para el usuario. En este sentido desearía conocer el criterio de los otros directivos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que esto da un camino, en algún momento se estuvo analizando la posibilidad de retomar ese modelo que se había visto originalmente y estaba listo para el mes de febrero de 2012, la conclusión pareciera que va a dar una banda, un precio que es al final lo que se busca. Desde su perspectiva, ir hacia atrás en este, podría ser contraproducente.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** considera que se debe aprender de esta situación. Le parece complicado haber pasado tanto tiempo para lograr este resultado, se pudo obtener una alternativa mucho más simple. Esta no es la ruta correcta para hacer metodologías a futuro. Se debe aprender de esta (mala) experiencia para mejorar.

El señor **Guillermo Monge Guevara** señala que se tiene definido por Junta Directiva un procedimiento para aprobar las metodologías que obligan al Centro de Desarrollo de la Regulación y también a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, a tener cero discrecionalidades, fuentes públicas adecuadas para todos los criterios, a ser muy detallados, esas son las normas que la Junta Directiva establece, muy razonables. Indica que no hubieran podido pasar por el filtro de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, para hacer algo más sencillo que no reuniera las condiciones solicitadas. La complejidad del modelo no está relacionada con el número de usuarios del servicio, está relacionado con la naturaleza del proceso. Se tiene un cálculo por horas/pasajero/kilómetro.

Finalmente, el señor **José Carlos Rojas Vargas** se refiere al análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, contenido en el oficio 450-DGJR-2013, dentro de lo cual destaca las políticas tarifarias más relevantes, los siguientes aspectos: i) horas diarias para servicios especiales, ii) años como antigüedad media de la flota, iii) de la vida útil de las instalaciones para determinar la remuneración y el valor depreciable, iv) estructura de capital es deuda (50% propio), v) media aritmética simple de precio diario 3 meses naturales (Valorar acuerdo Junta Directiva 004-015-2004). Asimismo, comenta sobre el Apartado 4.5.1.b, referente al cálculo de la tasa de remuneración anual promedio

Analizado el tema, con base en lo expuesto por el Centro de Desarrollo de la Regulación, conforme a su oficio 109-CDR-2013, del 4 de julio de 2013, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad y con carácter de firme:

ACUERDO 05-51-2013

1. Someter al proceso de audiencia pública la propuesta de “Modelo para el Establecimiento de Precios de Referencia para el Servicio de Transporte de Estudiantes en Rutas que contrata el Ministerio de Educación Pública, bajo la Modalidad de Servicios Adjudicados”, sometido a Junta Directiva mediante el oficio 109-CDR-2013/17322 del 4 de julio de 2013, de la Dirección General Centro de Desarrollo de la Regulación, para su posterior aprobación final por parte de la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
2. Solicitar al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
3. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario y a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, que lleven a cabo las acciones necesarias para que esta propuesta se someta a audiencia pública y se remita a esta Junta Directiva el informe final que corresponda.

ACUERDO FIRME.

Se retiran del salón de sesiones, los funcionarios Juan Carlos Pereira Rivera y Floribeth Hernández Porras, así como el señor José Carlos Rojas Vargas.

ARTÍCULO 6. Asuntos pospuestos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** plantea posponer para la sesión del 8 de julio de 2013, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 5.2 y 5.3. Somete a votación el planteamiento, y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 06-51-2013

Posponer, para la sesión del 8 de julio de 2013, el conocimiento de los puntos 5.2 y 5.3 de la agenda, los cuales a continuación se detallan:

- a. Propuesta del Reglamento para el Cálculo, Cobro y Liquidación de Cánones. Oficio 472-DGAJR-2013, del 28 de junio de 2013.
- b. Propuesta de acuerdo para que se inicie el proceso de reclutamiento y selección de los puestos del Miembro Propietario y Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones. Oficios 466-DGJR-2013, del 17 de junio de 2013 y 436-SJD-2013, del 21 de junio de 2013.

ARTÍCULO 7. Asuntos informativos.

Seguidamente se conocen y se dan por recibidos los temas indicados en la agenda como asuntos de carácter informativo, los cuales se detallan a continuación:

1. Respuesta a la Asamblea Legislativa de consulta sobre el Proyecto de Ley para promover la reducción de la jornada laboral de padres de niños con necesidades especiales. Oficio 443-RG-2013.
2. Respuesta a la Asamblea Legislativa de consulta sobre el Proyecto de Ley declaración del 7 de agosto como día de la paz firme y duradera. Oficio 425-RG-2013.
3. Petición del Colegio de Profesionales en Ciencias Económicas de Costa Rica de que se le solicite al Director Carlos Raúl Gutiérrez Gutiérrez la incorporación a ese Colegio. Oficio F-0523-2013.
4. Gestiones ante Improsa Safi en relación con arrendamiento del edificio. Cumplimiento de acuerdo 08-37-2013. Oficio 404-GG-2013, del 24 de junio de 2013.
5. Cronograma del Despacho del Regulador.

A las dieciocho horas y cincuenta y cinco minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de Junta Directiva