

SESIÓN ORDINARIA

N.º 18-2014

27 de marzo de 2014

San José, Costa Rica

SESIÓN ORDINARIA N.º 18-2014

Acta de la sesión ordinaria número dieciocho-dos mil catorce, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el jueves veintisiete de marzo de dos mil catorce, a partir de las catorce horas. Asisten los siguientes miembros: Dennis Meléndez Howell, quien preside; Sylvia Saborío Alvarado; Edgar Gutiérrez López y Pablo Sauma Fiatt, así como los señores (as): Grettel López Castro, Reguladora General Adjunta; Rodolfo González Blanco, Gerente General; Luis Fernando Sequeira Solís, Auditor Interno; Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte; Carlos Herrera Amighetti, Intendente de Agua; Carol Solano Durán, Directora General 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 la señora Adriana Garrido Quesada no participa en esta oportunidad, toda vez que se lo impide la atención de asuntos de índole personal fuera del país.

ARTÍCULO 2. Aprobación del Orden del Día.

El señor **Dennis Meléndez Howell** da lectura al Orden del Día de esta sesión. Sugiere conocer la solicitud de audiencia a la Junta Directiva por parte de la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA), una vez finalizada la presentación del avance del Plan Operativo Institucional 2015 y Presupuesto de Egresos 2015. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 01-18-2014

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

1. *Aprobación del Orden del Día.*
2. *Presentación del Dr. Rosendo Pujol Mesalles, Director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS) de la Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica, sobre Auditorías de demanda y cálculo de indicadores y parámetros operativos del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.*
3. *Aprobación del acta de la sesión 17-2014.*
4. *Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.*
5. *Asuntos del Regulador General.*

Solicitud de autorización de gastos asociados a la participación del Regulador General como expositor en el “Latin American Public-Private Partners Workshop”, organizado por la CEPAL, la Secretaría de Energía de la República de Argentina y la Global Sustainable Electricity Partnership, cuya actividad se realizará del 9 al 13 de abril de 2014, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

6. *Asuntos resolutivos*
 - 6.1. *Recurso de apelación interpuesto por la Junta Administrativa Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (JASEC), contra las resoluciones 1031-RCR-2012 del 21 de diciembre de 2012, RIE-039-*

2013 del 27 de marzo de 2013, RIE-063-2013, del 25 de junio de 2013 y RIE-081-2013 del 19 de setiembre de 2013. Oficio 196-DGAJR-2014 del 14 marzo de 2014.

- 6.2 *Presentación del avance del Plan Operativo Institucional 2015 y Presupuesto de Egresos 2015.*
- 6.3 *Solicitud de audiencia a la Junta Directiva por parte de la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA). Oficio de fecha 4 de marzo de 2014.*
- 6.4 *Propuesta de Norma técnica denominada “Planeación, operación y acceso al sistema eléctrico nacional” AR-NT-POASEN, expediente OT-370-2013. Oficios 0021-CAHMNE-2014 del 3 de marzo de 2014 y 193-DGAJR-2014 del 14 de marzo de 2014.*
- 6.5 *Propuesta de Reglamento para la Administración y Prestación de Servicios de Transportes en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado. Oficio 219-DGAJR-2014 del 26 de marzo de 2014.*
- 6.6 *Propuesta de Modelo Regulatorio para las Tarifas de Suministro de Agua en el Distrito de Riego-Arenal-Tempisque (DRAT) del Servicio Nacional de Aguas Subterráneas, Riego y Avenamiento (SENARA). Oficio 0126-IA-2014 del 14 de marzo de 2014.*
- 6.7 *Presentación del Informe de Gestión de Intendencia de Agua.*

7. Asuntos Informativos.

- 7.1 *Informe de labores realizadas por el señor Walther Herrera Cantillo, como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones durante el período 2009-2014. Oficio 1651-SUTEL-SCS-2014 del 19 de marzo de 2014.*
- 7.2 *Informe de labores de la Superintendencia de Telecomunicaciones 2013. Oficio 1600-SUTEL-SCS-2014 del 18 de marzo de 2014.*

ARTÍCULO 3. Presentación del Dr. Rosendo Pujol Mesalles, Director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica, sobre Auditorías de demanda y cálculo de indicadores y parámetros operativos del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

Ingresa al salón de sesiones, los señores Rosendo Pujol Mesalles y Jonathan Agüero de la Universidad de Costa Rica, así como los señores Guillermo Matamoros Carvajal, Randall García Rodríguez, Carolina Murillo Alvarez, Andrea Calvo Chaves, funcionarios (as) de la Intendencia de Transporte y los señores José Carlos Rojas Vargas y Daniel Fernández, funcionarios de Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.

El señor **Dennis Meléndez Howell** da la bienvenida al doctor Rosendo Pujol Mesalles, Director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (ProDUS) de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica, quien realizará una presentación sobre las “Auditorías de demanda de cálculo de indicadores y parámetros operativos del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús”.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que en el 2013 la Intendencia de Transporte contrató los servicios de ProDUS para realizar los siguientes trabajos técnicos: i) auditorías sobre la cantidad de pasajeros transportados en algunas rutas de autobús, específicamente las 126, 131, 132 y 266, ii) elaboración de un plan estratégico para realizar un estudio sistémico e integral sobre la cantidad de pasajeros que se transportan en todo el país, y iii) estudio sobre el funcionamiento de las rutas intersectoriales durante los 6 meses de operación del plan piloto.

Indica que el objetivo de esta presentación es que la Junta Directiva conozca cuál ha sido la metodología utilizada en los estudios de demanda, así como la experiencia que se ha obtenido en el trabajo de campo realizado por ProDUS. Adicionalmente, dar a conocer la propuesta realizada por ProDUS para abordar el análisis de la demanda con un enfoque macro, a nivel nacional, dado las complejidades que implican hacer estudios individuales de las rutas.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** indica que la presente exposición consta de los siguientes tres apartados:

1. Los resultados que se lograron sobre demanda y la matriz de origen destino que se realizó en la ruta 126, que es un conjunto muy complicado de rutas fraccionadas y en donde se había dado un aumento importante de las tarifas, lo cual generó protestas por parte de los usuarios.
2. Estudio de la ruta 266.
3. Propuesta metodológica para buscar una situación intermedia entre las auditorías ruta por ruta, ya que implican análisis detallado de demanda y, por otro lado, un modelo general basado en criterios totalmente macro. La propuesta consiste en iniciar con 50 grupos de rutas para después llegar a unos 15 modelos de demanda, dependiendo de las características.

En lo tocante a la ruta 126, explica que el estudio consistió en evaluar los viajes de San José a Loma Larga y viceversa y los ramales, usando prácticamente todos los horarios. Se hizo una encuesta de origen-destino que permitió un análisis zona; se midieron por separado los días entre semana y fines de semana; también se midieron viajes de terminal a terminal en un sentido.

Asimismo, se refiere al tamaño de la muestra que es una ecuación estándar, de distribución normal, en donde se calculó el número de viajes, el coeficiente de variación (0,35), una precisión deseada (0,15), y un 95% de confianza. Con esta ecuación se obtuvieron 18 viajes por sentido para los días entre semana y 11 viajes por sentido para los fines de semana.

Explica además, la operativa del estudio del campo, la cantidad de paradas existentes y la demanda promedio mensual total: por usuario regular (48.469), adultos mayores (2.135) y tiquetes (185). Por otra parte, se refiere a la matriz de la demanda promedio mensual origen-destino para pasajeros regulares, según localidad; resultados de la información de barras electrónicas para la ruta, según ProDUS y el Consejo de Transporte Público (CTP); a la demanda histórica y demanda estimada de las rutas asociadas, así como las conclusiones del caso.

Destaca que la demanda actual de la ruta 126 (San José-Loma Larga) se encuentra muy por encima de la demanda utilizada para establecer la tarifa actual por lo que se recomienda actualizar el cálculo tarifario. En ese sentido, consideran que la ruta representa un caso extremo.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta cómo se compara la ruta 126 con la 131 y 132, para entender cuál es la razón para ser considerada extrema; a lo que el señor **Pujol Mesalles** responde que la gran diferencia es que la ruta 126, es la ruta “madre”, ya que es muy amplia. Muchos pasajeros no llegan a San José. De hecho, la ruta 126 tiene 21 paradas, mientras que la ruta 131, tiene 4.

Dentro de los elementos conceptuales del problema de la ruta 126, destaca los siguientes:

- Una ruta se puede y debe caracterizar como una combinación de tres componentes: (a) las características de la ruta (calidad del servicio en el sentido amplio pero objetivo –cuantitativo–), (b) las características del área que sirve y (c) la demanda que logra generar.
- Dentro de cada categoría se pueden crear sub categorías que tendrán variaciones en uno, dos o los tres componentes.

- *La categorización debe fundamentarse en variables medibles y por lo tanto se pueden crear modelos mucho más generales que una auditoría específica por ruta.*
- *Es posible y conveniente estudiar diferencias entre el promedio de la subcategoría y el valor esperado de una ruta cualquiera dentro de la subcategoría.*

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** manifiesta que actualmente el modelo vigente de fijación tarifaria tiene alrededor de trece categorías diferentes y pregunta si la idea es crear una nueva categorización.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** indica que anteriormente se tenían seis ecuaciones, lo cual resultaba imposible poder representar los problemas que se presentaban. La idea sería crear una categorización que permita hacer muestreos, así como una metodología para comprobar la categorización.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** aclara que el comentario de la directora Saborío Alvarado, va en el sentido de que la metodología vigente, heredada del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), categoriza las distintas rutas en tres extractos, dependiendo del kilometraje de la ruta, pero eso es solo una de las clasificaciones que está en la metodología.

Lo que plantea el señor Pujol Mesalles, es una posible estrategia para empezar a categorizar las rutas con varios criterios y otras variables, para lograr acercar los datos de la demanda de una forma más global, considerando algunas auditorías puntuales.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** apunta que este tipo de análisis de ProDUS, podría llevar a una especie de optimización, que permita un mejor acoplamiento lógico del tamaño de la flota, la estimación de la demanda, tipo de unidad, entre otras cosas. Por ejemplo, según información que suministra el CTP, la cantidad de autobuses no coincide con la demanda, y debería existir alguna forma de hacer que estos aspectos coincidan.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** explica que la propuesta está pensada para la ARESEP, como ente regulador. Lo que interesa entender aquí, es que la forma de reaccionar en diferentes tipos de ruta, va a ser similar ante diferentes tipos de estímulos. Esto está centrado sobre todo en la estimación de la demanda, pero incluyendo como elemento fundamental, las características de la ruta, de las poblaciones, etc. Lo que se trata es determinar para un grupo de rutas, desde el punto de vista geográfico, si están concentradas o no, y que tienen comportamientos similares.

Por ejemplo, indica que como investigador se cuestiona si todas las rutas periféricas de Costa Rica son similares y por qué son iguales o no. Otro tema, es si las rutas a ciudades intermedias grandes y pequeñas, se pueden unir en una sola categoría, tal vez de acuerdo a la distancia o las categorías van a depender de un aspecto socio económico de la población o la proporción de la población que tenga vehículo o no, que es una variable crítica. En ese tipo de trabajo es en lo que se está avanzando.

Comenta que la ARESEP le ha permitido a ProDUS trabajar en esta oportunidad con el tema de las auditorías, lo cual ha permitido entrar más a fondo en estos aspectos.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** expresa que le parece sumamente importante lo expuesto, pero aún más, viendo el caso específico, solo el hecho de que existan 131 paradas eso definitivamente incide en los costos, en los tiempos de viaje, entre otras cosas. Sin duda, el estudio va a aportar elementos para el modelo de fijación de tarifas.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** agrega que además, se podría buscar la optimización en el número de paradas y establecer un balance entre la eficiencia y tiempo.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** indica que este tema es tal vez muy específico. El 98% de las rutas de autobuses de Costa Rica son diferentes de las de San José- Loma Larga. En realidad, los casos de muchas paradas, las cuales en muchos casos son respetadas se presentan en zonas rurales. Ahora bien, añade que le satisface el resultado obtenido, porque se puede empezar con un círculo virtuoso de tarifas menos caras. Por ejemplo, una tarifa de 1.400 colones en una sola dirección para un usuario que trabaja en San José, es sumamente costosa. Si se logra bajar las tarifas, se podría tal vez evitar la compra de motocicletas y vehículos y que el transporte público pueda seguir siendo la opción más viable. Es una de las grandes motivaciones que tiene ProDUS-UCR.

Continúa su exposición e indica además que la metodología puede ayudar a cumplir con los siguientes objetivos: i) crear una categorización que permitiera hacer muestreos, ii) crear una metodología para comprobar la categorización, iii) ayudar a que los ajustes tarifarios no sean generale, sino por categoría y iv) crear un estímulo a la transparencia por parte de las empresas prestatarias del servicio.

Adicionalmente, en cuanto a las variables en la clasificación señala:

- ✓ *Tipo de tarifa*
- ✓ *Localización espacial*
- ✓ *Horario*
- ✓ *Extensión*
- ✓ *Topología*
- ✓ *Topografía*
- ✓ *Características de la vía*
- ✓ *Característica de la zona*
- ✓ *Indicadores de demanda*

Por otra parte, comenta las características de las vías recorridas:

- *Tipo y calidad de la superficie de rodamiento (por ejemplo carreteras de lastre en mal estado).*
- *Calidad de la infraestructura complementaria (cunetas, alcantarillas, taludes).*
- *Niveles de congestión recurrente (debido a deficiencias de capacidad en el sistema).*
- *Niveles de congestión no recurrente (debido a choques viales, autos con desperfectos, cierre de vías por reparaciones, manifestaciones, deslizamientos, etc).*

Asimismo, se refiere a las siguientes características de las zonas servidas por la ruta:

- *Población servida por la ruta de manera exclusiva. Es lo que hace la diferencia cuando pasa una sola ruta o varias. De cierta manera hay una competencia y distribución de la demanda muy particular en ciertas zonas.*
- *Población servida por la ruta de manera compartida*
- *Densidad de población*
- *Fuentes de trabajo (atractores de trabajadores)*
- *Centros de estudio: colegios, universidades, escuelas (atractores de estudiantes)*
- *Variables sociales (edad y sexo, nivel de educación formal)*
- *Variables económicas (artefactos como automóvil, tipo de trabajo)*

Aclara que todos estos aspectos surgen del censo, por lo que es bastante efectivo para obtener estos cálculos. Las unidades estadísticas mínimas son bastante homogéneas y permite obtener muchas conclusiones de esas variables. Entre los indicadores de demanda cita los siguientes:

- *Carreras autorizadas*

- *Kilómetros – asiento (lo que la sociedad le paga al usuario por transportarse)*
- *Kilómetros – pasajero (lo que se suministra a la sociedad)*
- *Demanda estimada/medida*
- *Ocupación promedio por carrera*
- *Recorrido promedio por pasajero*

Comenta que los indicadores de kilómetros asiento representan la oferta y los kilómetros pasajero el servicio prestado. En autobuses urbanos, en que se permite viajar de pie, hay muchos casos en los que los kilómetros pasajeros están muy por encima de los kilómetros asiento, porque algunas personas van a pie y eso confunde obviamente las cosas. Estrictamente, en rutas urbanas se debería poner kilómetros ocupación solamente, porque las personas van de pie; y existe una autorización para que quince pasajeros vayan de pie.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta si tendría sentido o se podría incorporar algún tipo “*benchmarking*” en alguna de esas medidas, porque al final si no se puede obtener la información, se podría imponer criterios como reguladores de eficiencia mínima, de ocupación mínima, entre otros; que ligarían el número de carreras y la cantidad de autobuses con el número de pasajeros y más allá de esos parámetros, no se aceptarían.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** indica que se podrían establecer rangos razonables de todas las variables, pero, desea enfatizar que esta estrategia es para obtener información para crear categorizaciones. En realidad, el tema de las barras es muy importante y le permite a la ARESEP tener datos muy valiosos. El problema es que los autobuses tienen las barras, pero la ARESEP no tiene los datos; en ese sentido, avanzar en esa dirección ayudaría mucho.

Los ciudadanos consideran que hay exceso de autobuses en el centro de San José, aspecto que él considera que así es, pero no es tan sencillo quitarlos si no se cambia la estructura espacial de las rutas de autobuses. Dicho punto lo ha estado argumentando con el señor Intendente de Transporte y considera que ambos están de acuerdo; de que en realidad, es un problema de organización en el área metropolitana de San José, lo cual es solo una parte del problema, porque es mucho más grande y diverso.

Seguidamente explica las siguientes categorías basadas en la localización espacial de las rutas:

- *Rutas dentro de la GAM: Dentro de esta región existen además los siguientes grupos:*
 - *Área Metropolitana de San José: están constituidas por las rutas que viajan de la periferia de la Ciudad hacia San José (por ejemplo Desamparados-San José, Tibás-San José)*
 - *Rutas Interciudades entre las cuatro cabeceras provinciales de la GAM (por ejemplo Cartago-San José y Heredia-Alajuela)*
 - *Área Metropolitana de las ciudades de Alajuela, Heredia y Cartago (por ejemplo Cartago-San Blas, Heredia-La Aurora, Alajuela-El Roble)*
- *Rutas hacia San José del resto del país (por ejemplo, San José, Ciudad Quesada, San José-Liberia)*
- *Rutas locales hacia ciudades o pueblos secundarios o terciarios (Palmares-Rincón de Zaragoza, San Isidro-Savegre)*
- *Rutas entre ciudades secundarias o terciarias (por ejemplo Ciudad Quesada-Upala, Liberia-Puntarenas)*

Manifiesta que también existen rutas entre ciudades secundarias y terciarias que han sido poco valoradas, pero considera que son muy interesantes y presentan nuevos desafíos que tiene el país. Recuerda a los señores miembros de esta Junta Directiva, el éxito que ha tenido un invento costarricense o casi costarricense, que es el autobús turístico (Interbus). Agrega que existen pocos lugares en el mundo que tengan autobuses con este tipo de servicio.

Ese servicio es un muy interesante como concepto; y este tipo de rutas dan señales de que hay demanda; en este caso, de turistas; pero que al mismo tiempo, lo que quiere decir es que el sistema de autobuses de Costa Rica entre ciudades y lugares turísticos, no es suficientemente bueno para ellos y por eso aparece la alternativa.

Por otra parte, explica el tipo de tarifa y la tarifa fraccionada, dentro de lo cual destaca el horario:

- *Tipo de Horario: Si es fijo o a horas determinadas o por frecuencia (cada 5 minutos, por ejemplo)*
- *Extensión del horario: si el servicio se extiende por 14, 16 o 24 horas diarias.*
- *Horario de fin de semana: reducción de viajes en fin de semana con respecto al número de viajes entre semana.*
- *Frecuencia en horas pico: especialmente comparada con la frecuencia en las horas valle.*

En su criterio, el tipo de tarifa va a cambiar la situación, si es una tarifa fraccionada, el tipo de horario, es otra variable importante, porque este es un tema en el que la ARESEP decide, además está el Consejo de Transporte Público involucrado en todo esto. Considera que el Estado debería fijar qué clase de tipo de horario se ocupa y debería tener alguna justificación para hacerlo, pero eso plantea diferencias muy grandes en cuanto a cómo funcionan.

Señala que una de las grandes debilidades del transporte público, es que tiene muy mal servicio nocturno y los fines de semana; por lo que eventualmente hay que analizar el tema para mejorarlo. Asimismo, la frecuencia, que es en parte un poco la relación de demandas y de frecuencias; cómo cambia las horas pico con las horas no pico. El otro aspecto es la extensión de la ruta, que puede tratarse como una variable continua, dependiendo cómo se haga el modelo o crearla como categoría, en el sentido de que usaba el modelo de seis categorías, que era largas y cortas.

Se refiere además a aspectos de la topología de la ruta e indica las siguientes:

- *Rutas radiales: que viajan de la periferia a los centros poblacionales con flujos direccionales marcados.*
- *Rutas periféricas o circunvalares: viajan por la periferia de ciudades o poblados importantes.*
- *Rutas nucleares: viajan entre poblados o ciudades de similar importancia y no presentan flujos direccionales marcados.*

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que le parece muy importante lo anterior, considera que una primera revisión de esos resultados va a permitir identificar, comparando con la demanda que la ARESEP tiene reportada, cuáles rutas requieren auditoría.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** señala que lo primero que se debe hacer, es crear las bases de datos. El tema es cómo organizarlos para que realmente sean efectivos, puedan ser cruzados, categorizados y demás.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta que le parece muy importante porque el tema de la demanda, desde el punto de vista de la función de la ARESEP, que es regulatoria, ha sido tal vez el principal “talón de Aquiles”, y tiene una enorme incidencia sobre la tarifa.

Agrega que aunque no le corresponda a la Institución hacer la optimización del sistema, la ARESEP debe plantear retos, y apuntar, con base en información realista, donde hay insensateces que distorsionan las tarifas, dando enormes diferencias en la tarifa por kilómetro recorrido de pasajeros.

Desde su óptica, aunque la ARESEP no necesariamente tenga la autoridad para redefinir las rutas, sí debe poder indicar dónde existen problemas para que al que le corresponde lo arregle. Añade que, agregando algún otro elemento, podría ayudar a pasar de solo la consideración de la demanda, a otros elementos que permitan acercarse a un mejoramiento sistémico del servicio.

Le parece que sería importante ampliar el universo de la pesquisa para poder llegar ahí. Si la ARESEP ayuda a identificar aspectos donde merece ponerle más atención, tal vez se pueda hacer un esfuerzo para que todo mejore.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** manifiesta que con los datos de las auditorías se pueden hacer muchas cosas. El desafío fundamental que tiene el país, es reorganizar todas las rutas del área metropolitana de San José, para crear menos rutas radiales y más rutas intersectoriales, que de paso, fueron propuestas en el año 1991, por el Plan Maestro de Transportes. En cierta manera, hay alrededor de 23 años de atraso, que es inconcebible, pero considera que ese buen resultado que está dando, los pasajeros viajan prácticamente colgando de las puertas en la interlínea que pasa por la Universidad de Costa Rica, por ejemplo.

Indica que el éxito es obvio, y por lo tanto, hay que presionar para que la frecuencia aumente y, en cierta manera, utilizar los “expresos”, de tal forma que para algunos de los pasajeros, la ruta sea más eficaz; lo cual es otro tema importante. El tema de reorganización en el área metropolitana le parece prioritario, el segundo tema es el de los autobuses expresos y que sean controlados efectivamente; por lo que sugiere crear más rutas que no sigan las tradicionales rutas radiales que se tienen.

El señor **Jonathan Agüero** manifiesta que dada las condiciones actuales, toda contribución es bienvenida en este campo, ya que conoce las debilidades del Consejo de Transporte Público.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que efectivamente es como lo señala la directora Saborío Alvarado, la Intendencia de Transporte considera que la variable en la cantidad de pasajeros, es fundamental para la regulación y mejorar la calidad de la información que se tiene sobre esa variable y las implicaciones.

El modelo que existe en este momento, que es el modelo heredado del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para fijar una tarifa, básicamente toma tres datos: i) el dato de la última fijación tarifaria, que fue además, el dato que solicitó el empresario en ese momento, ii) el dato que se presenta en el estudio y iii) el dato que se presenta en las estadísticas. Con este ejercicio y en donde se empezaron a realizar estas auditorías particulares, en la ruta de Tobosi y en la de Palmares, está llevando a un ejercicio un poco más macro, para lograr entender cómo es esta variable y cuál es la calidad de los datos que se están utilizando.

Señala que los beneficios de entender esa variable son enormes, no solo para la ARESEP sino para la planificación del transporte y para otros aspectos; como por ejemplo, el dimensionamiento de la flota, para el establecimiento de los horarios, de las frecuencias.

Adicionalmente, el proyecto de pago electrónico que tiene la ARESEP va a permitir obtener información y poder realmente contar con datos de calidad para hacer los estudios y las funciones de regulación, que van más allá de fijar la tarifa, porque también están asociados con la calidad del servicio que incluye esa tarifa hacia el usuario.

Es la primera vez que este ejercicio se logra con la Universidad de Costa Rica; hacer un estudio absolutamente técnico que tiene el objetivo de buscar la mejora sistémica del servicio de transporte que se presta. Se debe analizar con cuidado los datos individuales, que se debe tratar de entender a partir de estos ejercicios. Agrega, que el señor Rosendo Pujol no se detuvo mucho en las complicaciones que tienen estas auditorías al principio, por eso hay que hacer las dos cosas; salir a hacer estos dos estudios tienen una complicación importante, hay un trabajo grande práctico de campo, que involucra muchos aspectos que el señor Pujol puede explicar, para así entender que la ARESEP tiene que hacer auditorías específicas, pero ir a la vez diseñando un sistema que permita hacer una regulación más integral del servicio.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** comenta sobre las dificultades experimentadas por el equipo de trabajo de campo. Señala que el estudio es relativamente caro, hay una contraparte de la UCR. Pero una estrategia de hacer auditorías en 500 rutas no tiene ningún sentido. Hay que buscar otros caminos alternativos.

Seguidamente se refiere al estudio de la ruta 266, el cual se basó en el sube y baja por ser tarifa única; tomar por separado los días entre semana y fines de semana, así como los viajes de terminal a terminal (todos) en un sentido. Además, indica que la ruta corresponde nueve rutas distintas.

Se refiere a los resultados obtenidos de la cantidad de viajes mensuales promedio autorizados para esa ruta, de lunes a viernes y, sábado y domingo, los cuales arrojaron resultados distintos a lo que se esperaban. Asimismo, explica los tiempos máximo, mínimo, promedio y desviación estándar, por viaje de la ruta.

Por otra parte, se refiere a la demanda promedio mensual histórica de la ruta 266, según estudios del CTP, la empresa transportista y estudios de ProDUS en cuanto a pasajeros regulares y adultos mayores. Explica que la cantidad de viajes observados y autorizados para las diferentes rutas de la ruta 266 difieren, pero en general, es mayor el número de viajes observados que los autorizados. Además, el total de pasajeros por carrera, es bajo para las rutas muestreadas, con un promedio de 13 pasajeros por viaje y un nivel de ocupación que no alcanza el 20%.

Evidentemente, el problema más serio de la ruta, es que tiene muy pocos pasajeros; un caso interesante que plantea un desafío. Se debería disminuir la cantidad de carreras, pero no son muchas, que es el problema de baja densidad, son temas complicados de evaluar y que no corresponden a ingeniería de transporte, sino es un problema de política pública. En ese sentido, se cuestiona si se desea tener un servicio de transporte más a menudo a mayor tarifa, o separar más los autobuses para lograr estar más llenos y se tenga que pagar menos. Considera que no estaría mal la solución, pero es un tema que hay que cuestionarse.

Ante un comentario de la señora Sylvia Saborío Alvarado respecto a si otro tamaño de autobús permitiría un menor costo operativo y estar mejor acoplados al nivel de demanda; el señor **Pujol Mesalles** explica que analizando las anteriores ecuaciones de demanda que tenía la Aresep, el tema es que el combustible, salarios, administración, son costos iguales, y la única diferencia es que controla la depreciación del autobús. La ventaja de un autobús más grande es que representa un “colchón” en caso de exceso de demanda.

De hecho, si se le consultara cómo crear rutas nuevas, recuerda que en el caso de la ruta de la periférica inició de forma natural, con autobuses pequeños y una vez consolidado, pasó a unidades más grandes. Los diferenciales de costos son muy pequeños. En el caso de la ruta 266, a pesar de las bajas ocupaciones presentadas en algunas rutas, no es recomendable la disminución de las frecuencias de estas rutas.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** señala que con el tema de la frecuencia de las carreras, se podría pensar en concentraciones en horas pico. El tema es que ex post hay identidad de oferta y demanda. Las personas viajan cuando hay servicio; sin embargo, eso no es una expresión de la demanda ex ante.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** explica ejemplos de temas de informalidad de transporte en ciertas zonas. Señala que el transporte público es un elemento de un continuo y si la gente necesita transportarse se va transportar. Las preguntas filosóficas son interesantes y precisamente, en estudio realizado por la zona sur, algunas personas de zonas rurales solicitan o están satisfechas con servicios bastante limitados.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** apunta que de ser bueno el transporte público, mucho tipo de transporte privado no se daría.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** tiene una hipótesis no comprobada, en el sentido de que la calidad de servicio público es mala, pero no es uniformemente mala. El tema es, de todos los defectos, cuáles son los más graves y

los que más afectan. Entonces se tiene falta de capacidad en horas pico, e inseguridad, lo que hace que las personas busquen otro tipo de transporte masivo.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** menciona que la segunda parte de la exposición es sumamente relevante para Intendencia y es una estrategia que se va a seguir en ese sentido. Aunado a ello, se va a continuar con las auditorías. De hecho, los resultados del estudio de la ruta 266, responde al acuerdo 04-32-2013, como un informe de avance, ya que la Intendencia de Transporte debe realizar un estudio tarifario de oficio. De tal forma, indica la importancia de dejar claro el panorama y las implicaciones de estos estudios a corto plazo y la visión a futuro de la Intendencia, de poder entender la variable de la cantidad de pasajeros, la demanda y cómo se presta el servicio en las distintas condiciones.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta que ProDUS estará de acuerdo con el esfuerzo que realiza la ARESEP para implementar el pago electrónico, lo cual va a permitir mejorar, no solo el servicio presente, sino generar la base de datos unificada, de origen-destino, por horario, que serviría de base para planificar todo el sistema; pero los estudios realizados son complementarios; ya que aún con el cobro electrónico, no se tiene otras características del demandante.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** expresa que en realidad la propuesta es de enorme flexibilidad. Primero, es chequear una ruta que tiene barras, como dato importante. Habría que hacer chequeo con auditorías que se hagan. Resulta importante la consideración de datos administrativos. En Finlandia no se hacen censos, porque es tal la cantidad de información que tienen sobre los ciudadanos, que no requieren hacer más preguntas.

El propósito es buscar datos que no van a estar en las barras electrónicas. Además, hay preguntas filosóficas muy importantes; cuál es la calidad mínima de un servicio para una zona muy pobre, urbana y rural; cuál es la calidad mínima de un servicio que atraiga la clase media, cómo debería ser el servicio para que otro grupo de personas se incorpore.

Indica que los análisis de transporte de rutas ya existentes, son un tipo de análisis, pero si lo que se desea hacer es una ruta que no existe, como el ferrocarril, un metro o una ruta nueva de autobuses. En este momento se puede hacer un estudio tradicional, pero, si le consultan si las interlíneas tendrán éxito, eso plantea metodologías completamente diferentes, por lo que eso también se podría hacer en algún caso que realmente lo ameritara. Agrega que si lo que se desea es moverse para eliminar los servicios especiales, por ejemplo, a las zonas francas, ese tipo de preguntas hay que hacerlas, porque hay que sentar a los empresarios de los dos lados, para lograr un acuerdo, porque sería un cambio significativo.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que de alguna forma siente desaliento de ver que, en esta materia, el país tiene un rezago de más de 30 años, por lo que consulta al señor Pujol, cómo se podría hacer para aligerar este proceso; porque si se tratara de hacer estudios de demanda y auditorías individuales, sería muy lento y se tardaría mucho tiempo más. El esquema que el señor Pujol está presentando, le parece muy interesante y la ARESEP debería de actuar por esa vía.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** señala que tiene información de que existen recursos este año que permitirían hacer dos auditorías y avanzar bastante en la creación de la base de datos, tal vez no completa, pero ya para el 2015 se podría completar. Se necesitan todos los datos que tiene la ARESEP de todas las rutas; así como lograr que el Consejo de Transporte Público ceda la información.

Comenta que la última situación que se presentó con la ruta de Tobosi; el propio Ministro le hizo una investigación al CTP para determinar si el estudio de demanda de Loma Larga, de toda la zona de Tobosi, era correcto o no, y llegaron a la conclusión de que estaba mal hecho.

Indica que el Consejo de Transporte Público hace los estudios de demanda para todas las rutas; si se tomara esa resolución y se generalizara, porque en realidad el método es igual, entonces se tendría la oportunidad de

establecer que el CTP debería dejar de hacer estas cosas o hacerlas bien; pero no considerar que eso sea la verdad.

Agrega, en cuanto a la presión sobre la parte electrónica, que es realmente un gran avance, sobre todo si el Banco Central de Costa Rica está involucrado y que la ARESEP cuente con esa información. Señala que esta es una propuesta conservadora, porque no tienen los datos de barras, pero la idea es empezar a construir todas las bases de datos adicionales que se ocupan para hacer el análisis. No se tiene ningún resultado de demanda realmente, solo las declaraciones de los autobuseros; para lo cual hace una afirmación, que como línea base puede ser interesante.

Entiende que la ARESEP tiene que desconfiar de esa información, pero qué otra cosa mejor tienen; por lo que se puede iniciar con eso, pero se puede cambiar a los datos de barras, a medida que empiecen a llegar. Realmente, el eje estratégico es tener los datos de demanda reales con origen destino.

El señor **Jonathan Agüero** señala que las barras no tienen origen destino; dependen de qué le estén pasando al dueño del autobús. En el caso de las barras de Tobosi eran muy cortas tenían solamente lo que utilizan para cobrar la tarifa. La matriz original de tarifas, esas son las divisiones, los fraccionamientos que tiene. En realidad las barras son sube y baja, no son “*per se*” origen destino.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta si tiene sentido la posición del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) de pasar a dar nuevas concesiones, sin hacer estudios técnicos, que no se han dado en bastantes años; cuando todo ha cambiado. El MOPT indica que su argumento es que como ya existían, al ser renovaciones no requiere ningún estudio en particular.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** manifiesta estar totalmente en contra, le parece que es inconveniente; de hecho, en este campo, esta situación se dio en el pasado, el problema es que el mundo ha cambiado.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** agrega que, incluso la sola inclusión de las intersectoriales cambia todo el panorama.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** comenta que si empiezan a cambiar el número de intersectoriales todavía va a cambiar más, obviamente para el servicio que brinda la periférica, no para todos. Inclusive, la feria del automóvil es un cambio, la congestión de tránsito, el aumento de precios en la gasolina. Agrega, que una de las grandes motivaciones que tiene para dedicar sus esfuerzos a este tipo de temáticas, es que los tiempos de viaje son demasiado largos, por lo que la ARESEP debe asimilarlo, ya que en algunos tramos los tiempos son el doble o el triple de lo que eran cuando obtuvieron la concesión hace 20 años, por ejemplo. Los operadores no le están cumpliendo al país, porque no están dando un buen servicio.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** manifiesta que lo que se está discutiendo con el MOPT, es la necesidad o no de los estudios, donde la posición de la ARESEP es que son absolutamente necesarios para dar las concesiones. Pero además, hay todo un problema con el proceso mismo de las concesiones: no es posible que solo tengan oportunidad de obtenerlas los que ya están dando el servicio. Está claro que, una vez que tienen la concesión por siete años, son una especie de monopolio; pero a la hora de asignar las concesiones, debería hacerse una especie de subasta mucho más concurrida y con más competencia de operadores que ofrezcan mejores condiciones y precios.

Entiende que los puntajes que les asignaron, prácticamente excluían a los que no habían dado el servicio, porque era imposible llegar al mínimo de puntos, ya que contaba demasiado la experiencia.

El señor **Rosendo Pujol Mesalles** indica que el problema mayor que existe es la debilidad estructural del sistema. En casi todos los países del mundo, el transporte público está en manos del Estado pero, obviamente, el

Estado no es eficiente corriendo autobuses y dándole el mantenimiento. No existe suficiente disciplina en el trabajo, como para hacerlo.

El tema central es que, cuando se viene de un sistema de transporte administrado por el Estado como en Europa, el proceso fue cederles a los empresarios privados, el operar los autobuses dentro de licitaciones muy específicas que generan competencia. En Bogotá, que como en Costa Rica las rutas las manejaban empresas privadas, la autoridad municipal se atrevió a presionar y convencer a los empresarios privados a copiar el modelo sueco o francés, o también, en Curtiva, donde una entidad municipal planifica todo e indica cuántas corridas desea, no tiene un rol de regulador; sino de planificador del sistema. El Estado a través de una entidad municipal decide cuáles son las rutas, cantidad de autobuses en determinado lugar y horario, y los autobuses utilizados no pueden tener más de 850.000 kilómetros recorridos, por razones de seguridad y eficacia de funcionamiento.

Además, se tiene que contar con choferes que sean capaces de detenerse prácticamente a cinco centímetros de la parada. Instalan un sistema de paradas especiales; pero lo importante es que ellos licitan el correr autobuses, no son concesionarios de rutas de transporte público; sin embargo, los autobuseros conocen todo esto y no están de acuerdo porque ese es el rol que no quieren jugar.

El desafío central es cambiar la estructura de rutas. Comenta que lo posible es el enemigo de lo ideal, entonces hay que juzgar qué es lo que la sociedad costarricense acepta como normal.

La señora *Sylvia Saborío Alvarado* señala que es importante que los ciudadanos se enteren de los abusos, a lo que el señor *Pujol Mesalles* manifiesta que los usuarios están totalmente desesperanzados, lo que califica de gravísimo; las personas sienten que no tienen la capacidad de cambiar muchos aspectos. Existe mucha frustración; los tiempos de viaje son terribles; por supuesto que esto es debido a la congestión; ese es el tema, por lo que se le tendría que dar privilegios al transporte público, para que realmente sea significativamente mejor, en términos de tiempos de viaje.

Por otra parte, en distintas reuniones en las que ha estado presente, se comenta que el ferrocarril solo va a resolver una parte pequeña de los problemas de transporte urbano. Considera que el tema es ampliar las vías para que los autobuses funcionen mejor, probablemente resulte mucho más barato y tenga un impacto mayor sobre una cantidad mucho más grande de personas; sin embargo, no se ha logrado vender la idea.

Analizado suficientemente el tema, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación el tema y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 02-18-2014

Dar por conocida la presentación del doctor Rosendo Pujol Mesalles, Director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (PRODUS), de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica, sobre las auditorías de demanda y cálculo de indicadores y parámetros operativos del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús.

Se retiran los señores (as) Rosendo Pujol Mesalles y Jonathan Agüero, Guillermo Matamoros Carvajal, Randall García Rodríguez, Carolina Murillo, Andrea Calvo Chaves, funcionarios (as) de la Intendencia de Transporte y los señores José Carlos Rojas Vargas y Daniel Fernández Sánchez, funcionarios de Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.

ARTÍCULO 4. Aprobación del acta de la sesión 17-2014.

Los señores miembros de la Junta Directiva conocen el borrador del acta de la sesión 17-2014, celebrada el 20 de marzo de 2014.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que no participó en dicha sesión, por lo que se abstiene de votarla. La somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por tres votos:

ACUERDO 03-18-2014

Aprobar, con la salvedad del señor Dennis Meléndez Howell, el acta de la sesión 17-2014, celebrada el 20 de marzo de 2014, cuyo borrador se distribuyó con anterioridad, entre los señores miembros de la Junta Directiva, para su revisión.

ARTÍCULO 5. Asuntos de los Miembros de Junta Directiva.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta el estado de los concursos para las plazas a los cargos de Director de Tecnologías de Información y Director General de Atención al Usuario.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que, originalmente, se había considerado que ambos directores iniciarían su labor el próximo 7 de abril de 2014. La directora de la Dirección General de Atención al Usuario, sí ingresará en esa fecha; pero no así el Director de Tecnologías de Información, quien ingresará hasta el 21 de abril en curso, ya que debe dar el tiempo de preaviso en su actual trabajo.

En cuanto a la plaza del Director de Recursos Humanos, como se había mencionado anteriormente, se tiene que declarar desierto; por lo que se está analizando la posibilidad de nombrar a una persona de forma interina.

ARTÍCULO 6. Asuntos del Regulador General.

Dado el tema a tratar seguidamente, el señor Dennis Meléndez Howell se abstiene de participar y, en consecuencia, la señora Grettel López Castro preside la sesión, de conformidad con lo que dispone el artículo 57, inciso b), subinciso 3), de la Ley 7593.

En ausencia del Regulador General, comparece en este acto la señora Grettel López Castro, en su condición de Reguladora General Adjunta, según el acuerdo que consta en el artículo segundo del acta de la sesión ordinaria número ciento sesenta y uno, celebrada por el Consejo de Gobierno el 20 de agosto del dos mil trece, publicado en La Gaceta 211 del 1 de noviembre del 2013, nombramiento que quedó ratificado por la Asamblea Legislativa en la sesión ordinaria número 69, celebrada el 19 de setiembre de 2013, de conformidad con lo estipulado en el artículo 47 de la Ley 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, nombramiento que a la fecha se encuentra vigente.

La señora **Grettel López Castro** somete a conocimiento la solicitud de autorización de gastos asociados a la participación del Regulador General como expositor en el “Latin American Public-Private Partners Workshop”, organizado por la CEPAL, la Secretaría de Energía de la República de Argentina y la Global Sustainable Electricity Partnership, cuya actividad se realizará del 9 al 13 de abril de 2014, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Indica que la CEPAL paga alojamiento, específicamente aquellos gastos no financiados por los organizadores.

Analizado el tema, con base en la solicitud del Regulador General, la señora **Grettel López Castro** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, con carácter de firme, con los votos a favor de los directores Saborío Alvarado, Gutiérrez López, Sauma Fiatt y López Castro:

ACUERDO 04-18-2014

1. Autorizar al señor Dennis Meléndez Howell, Regulador General, para su participación como expositor en el “Latin American Public-Private Partners Workshop”, organizado por la CEPAL, la Secretaría de Energía de la República de Argentina y la Global Sustainable Electricity Partnership, cuya actividad se realizará del 9 al 13 de abril de 2014, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.
2. Autorizar el pago de viáticos no financiados por el ente organizador que se requieran para la participación en dicha actividad, así como el servicio de taxi (casa-aeropuerto-hotel y viceversa) o cualquier gasto conexo que se requiera. El monto de los viáticos se fijará con base en lo establecido en el Reglamento de Gastos de Viaje y Transporte para Funcionarios Públicos, incluyendo la proporción del viático que corresponda al día de salida y regreso, así como los gastos conexos deben ajustarse al cumplimiento de los objetivos institucionales y que no excedan el monto presupuestario aprobado para este fin.

ACUERDO FIRME.

ARTÍCULO 7. Recurso de apelación interpuesto por JASEC contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013.

A partir de este momento, ingresan al salón de sesiones los funcionarios de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria: Edwin Espinoza Mekbel, Adriana Martínez Palma, Henry Payne Castro y José Carlos Rojas Vargas Rojas, a participar en el presente artículo.

La Junta Directiva conoce el oficio 196-DGAJR-2014 del 14 de marzo de 2014, mediante el cual la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio en torno al recurso de apelación, interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (JASEC), contra las resoluciones 1031-RCR-2012 del 21 de diciembre de 2012, RIE-039-2013 del 27 de marzo de 2013, RIE-063-2013, del 25 de junio de 2013 y RIE-081-2013 del 19 de setiembre de 2013.

La señorita *Adriana Martínez Palma* y el señor *Edwin Espinoza Mekbel* exponen los antecedentes, argumentos del recurrente, las recomendaciones y conclusiones, así como una recomendación adicional para su valoración por parte de la Junta Directiva.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, conforme a su oficio 196-DGAJR-2014, el señor *Dennis Meléndez Howell* somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

a) En cuanto al recurso de apelación de JASEC.

ACUERDO 05-18-2014

1. Rechazar por la forma, el recurso de apelación interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013.
2. Agotar la vía administrativa.
3. Notificar a las partes la presente resolución.
4. Trasladar el expediente a la Intendencia de Energía para lo que corresponda.

5. Díctese la siguiente resolución:

RESULTANDO:

- I. Que el 19 de marzo de 2012, mediante la resolución RJD-017-2012 la Junta Directiva aprobó la *“Metodología para el ajuste extraordinario de las tarifas del servicio de electricidad, producto de variaciones en el costo de los combustibles (CVC) utilizados en la generación térmica para el consumo nacional”* (en lo sucesivo *“metodología CVC”*), tramitada en el expediente OT-111-2011 y publicada en La Gaceta N° 74 del 17 de abril del 2012.
- II. Que el 1 de noviembre de 2012, por medio de la resolución RJD-128-2012, publicada en el Alcance Digital N° 197 de La Gaceta N° 235 del 05 de diciembre de 2012, la Junta Directiva aprobó una modificación a la citada resolución RJD-017-2012 referida a la *“metodología CVC”*.
- III. Que el 21 de diciembre de 2012, a través de la resolución 1031-RCR-2012 publicada en el Alcance Digital N° 211 de La Gaceta N° 248 del 24 de diciembre de 2012, el Comité de Regulación realizó la primera aplicación de la *“metodología CVC”*, fijando las tarifas para los servicios de generación y distribución de energía eléctrica (folios 839 al 1015, ET-211-2012).
- IV. Que el 10 de enero de 2013, mediante la resolución 001-RIE-2013, se realizó una corrección y aclaración a la resolución 1031-RCR-2012, correspondiente a la aplicación de la metodología de CVC (folios 1023 al 1032, ET-211-2012).
- V. Que el 10 de enero de 2013, el ICE inconforme con lo resuelto, interpuso recurso de apelación y gestión de nulidad concomitante contra la resolución 1031-RCR-2012 (folios 650 al 663, ET-211-2012).
- VI. Que el 20 de febrero de 2013, en el Alcance Digital No. 35 de La Gaceta No. 36, se publicó la resolución RIE-019-2013 de la IE, en la cual rechazó de plano el recurso de revocatoria presentado por el ICE contra las resoluciones 1027-RCR-2012 y 1031-RCR-2012. Asimismo, revocó los precios para los usuarios directos del servicio de generación del ICE, tarifas T-UD y sus respectivos riges, y en su lugar, fijó los precios para ese tipo de usuarios (folios 1182 a 1196, ET-211-2012).
- VII. Que el 25 de febrero de 2013, la Junta Directiva mediante la resolución RJD-003-2013, resolvió entre otras cosas, acoger por el fondo el incidente de nulidad absoluta interpuesto por el ICE contra la resolución 1031-RCR-2012 del 21 de diciembre de 2012, y anuló en todos sus extremos la resolución citada y dimensionó los efectos de esa anulación (folios 1217 a 1241 del ET-211-2012).
- VIII. Que el 27 de marzo del 2013, la Intendencia de Energía, mediante la resolución RIE-039-2013, realizó la segunda aplicación de la *“metodología CVC”*. Dicha resolución fue publicada en el Alcance Digital N° 59 de La Gaceta N° 64 del 3 de abril de 2013 (folio 512 al 550 del ET-018-2013).
- IX. Que el 25 de junio del 2013, la Intendencia de Energía, mediante la resolución RIE-063-2013, realizó la tercera aplicación de la *“metodología CVC”*. Dicha resolución fue publicada en el Alcance Digital N° 119 a La Gaceta N° 126 del 02 de julio del 2013 (folio 488 al 531, ET-058-2013).
- X. Que el 19 de setiembre del 2013, la Intendencia de Energía, mediante la resolución RIE-081-2013, realizó la cuarta aplicación de la *“metodología CVC”*. Dicha resolución fue publicada en La Gaceta N° 190 del 03 de octubre del 2013 (folios 551 al 586, ET-096-2013).

- XI.** Que el 20 de diciembre de 2013, la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago, presentó recurso de apelación contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013 (folios 624 al 628, ET-96-2013).
- XII.** Que el 10 de enero de 2014, la Intendencia de Energía emplazó a las partes ante la Junta Directiva con respecto al recurso de apelación planteado por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (folios 1391 y 1392 del ET-211-2012, 648 y 649 del ET-018-2013, 561 y 562 del ET-058-2013 y 629 y 630 del ET-096-2013).
- XIII.** Que el 17 de enero de 2014, la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago respondió el emplazamiento conferido (folios 1385 al 1390 del ET-211-2012, 662 al 667 del ET-018-2013, 575 al 580 del ET-058-2013 y 643 al 648 del ET-096-2013).
- XIV.** Que el 24 de enero de 2014, la Secretaría de Junta Directiva, mediante el memorando 039-SJD-2014, remitió para el análisis de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el recurso de apelación interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago (folio 1407 del ET-211-2012, 672 del ET-018-2013, 586 del ET-058-2013 y 651 del ET-096-2013).
- XV.** Que el 14 de marzo de 2014, mediante el oficio 196-DGAJR-2014 la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rindió criterio sobre el recurso de apelación presentado por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal del Cartago.
- XVI.** Que se han realizado las diligencias útiles y necesarias para el dictado de la presente resolución.

CONSIDERANDO:

- I.** Que del oficio 196-DGAJR-2014 arriba citado, que sirve de sustento a la presente resolución, se extrae lo siguiente:

“[...]

II. ANÁLISIS POR LA FORMA

a) NATURALEZA DE LA GESTIÓN INTERPUESTA

El recurso interpuesto contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013, es el ordinario de apelación, al cual le resulta aplicable lo establecido en los artículos 342 al 352 del LGAP.

b) TEMPORALIDAD DE LA GESTIÓN INTERPUESTA

- 1.** *La resolución 1031-RCR-2012, del 21 de diciembre de 2012, dictada en el procedimiento administrativo ET-211-2012, publicada el 24 de diciembre de 2012 mediante La Gaceta número 248, Alcance Digital 211, fue notificada a la recurrente el 8 de enero de 2013 (Folio 997) y la impugnación fue planteada el 20 de diciembre de 2013 (recurso que no se encuentra incorporado en autos, a la emisión del presente criterio)*

De conformidad con el artículo 346.1 de la LGAP, el citado recurso se debe interponer en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que venció el 11 de enero de 2013. En razón de lo anterior, se tiene que el recurso de apelación fue interpuesto fuera del plazo otorgado por Ley.

2. *La resolución RIE-039-2013, del 27 de marzo de 2013, dictada en el procedimiento ET-018-2013, fue notificada a la recurrente el 27 de marzo (folio 541 y 542) y la impugnación fue planteada el 20 de diciembre de 2013 (recurso que no se encuentra incorporado en autos, a la emisión del presente criterio)*

Conforme el numeral 346.1 de la LGAP, el citado recurso se debe interponer en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que venció el 3 de abril de 2013. En razón de lo anterior, se tiene que el recurso de apelación fue interpuesto fuera del plazo otorgado por Ley.

3. *La resolución RIE-063-2013, del 25 de junio de 2013, dictada en el procedimiento administrativo ET-058-2013, fue notificada a la recurrente el 27 de junio de 2013 (folio 529 y 531) y la impugnación fue planteada el 20 de diciembre de 2013 (recurso que no se encuentra incorporado en autos, a la emisión del presente criterio)*

De conformidad con el artículo 346.1 de la LGAP, el citado recurso se debe interponer en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que venció el 2 de julio de 2013. En razón de lo anterior, se tiene que el recurso de apelación fue interpuesto fuera del plazo otorgado por Ley.

4. *La resolución RIE-081-2013, del 19 de setiembre de 2013, dictada en el procedimiento administrativo ET-096-2013, fue notificada a la recurrente el 20 de setiembre de 2013 (folio 577 y 586) y la impugnación fue planteada el 20 de diciembre de 2013 (folios 624 al 628)*

Conforme el numeral 346.1 de la LGAP, el citado recurso se debe interponer en el plazo de tres días hábiles contados a partir de la comunicación del acto administrativo en cuestión, plazo que venció el 25 de setiembre de 2013. En razón de lo anterior, se tiene que el recurso de apelación fue interpuesto fuera del plazo otorgado por Ley.

c) **LEGITIMACIÓN**

Respecto de la legitimación activa, cabe indicar que la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago está legitimada para actuar -en la forma en lo que ha hecho- de acuerdo con lo establecido en los artículos 31 y 36 de la Ley 7593 en relación con los artículos 275 y 276 de la LGAP; ya que es parte en los procedimientos en los que recayeron las resoluciones recurridas.

d) **REPRESENTACIÓN**

No consta en los expedientes tarifarios ET-211-2012, ET-018-2013 y ET-058-2013 certificación que acredite la representación del señor Oscar Meneses Quesada, como gerente general y representante judicial y extrajudicial con facultades de Apoderado Generalísimo sin límite de suma de la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico de Cartago.

Sin embargo, dentro del expediente ET-096-2013, el cual también es objeto del presente análisis, consta a folio 525 una certificación institucional de su calidad como gerente y representante de la citada institución y a folio 528 una certificación notarial del poder otorgado a su favor, en virtud de lo cual se tiene por acreditada dicha representación para efectos de la impugnación aquí analizada, por lo que debe concluirse que el señor Meneses Quesada está facultado para actuar en nombre de JASEC.

(...)

IV. ANÁLISIS POR EL FONDO

Siendo que el recurso de apelación ingresó a esta institución cuando el plazo de los tres días hábiles para impugnar los actos administrativos había expirado para cada una de las resoluciones recurridas, este devino en extemporáneo y así debe declararse, de conformidad con el numeral 346.1 de la LGAP.

No obstante lo anterior, del análisis de los argumentos planteados por la recurrente, este órgano asesor no encuentra razones para modificar los actos recurridos.

V. CONCLUSIÓN

Desde el punto de vista formal, el recurso interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013, resulta inadmisibles por extemporáneo.

[...] ”

- II.** Con fundamento en los resultandos y considerandos precedentes y de acuerdo con el mérito de los autos, lo procedente es: **1.-** Rechazar por la forma, el recurso de apelación interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013. **2.-** Agotar la vía administrativa. **3.-** Notificar a las partes la presente resolución. **4.** Trasladar el expediente a la Intendencia de Energía para lo que corresponda, tal y como se dispone.
- III.** Que en sesión ordinaria 18-2014, del 27 de marzo de 2014, cuya acta fue ratificada el 03 de abril de 2014; la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, sobre la base del oficio 196-DGAJR-2014, de cita, acordó entre otras cosas, dictar la presente resolución.

POR TANTO:

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

RESUELVE:

- I.** Rechazar por la forma, el recurso de apelación interpuesto por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago contra las resoluciones 1031-RCR-2012, RIE-039-2013, RIE-063-2013 y RIE-081-2013.
- II.** Agotar la vía administrativa.
- III.** Notificar a las partes la presente resolución.

IV. Trasladar el expediente a la Intendencia de Energía para lo que corresponda.

NOTIFÍQUESE.

b) En cuanto a la recomendación adicional emitida por la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en su oficio 196-DGAJR-2014.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que, con base en la discusión que se desprende en el análisis del recurso conocido en esta oportunidad, la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria presenta una recomendación adicional, en el sentido de que se instruya a la Intendencia de Energía incorporar a los expedientes ET-211-2012, ET-018-2013 y ET-058-2013, el recurso de apelación presentado por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago.

Analizada la recomendación adicional, contenida en el oficio 196-DGAJR-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 06-18-2014

Instruir a la Intendencia de Energía que incorpore a los expedientes ET-211-2012, ET-018-2013 y ET-058-2013, el recurso de apelación presentado por la Junta Administrativa del Servicio Eléctrico Municipal de Cartago.

Se retiran los señores (a) Edwin Espinoza Mekbel, Adriana Martínez Palma, Henry Payne Castro y José Carlos Rojas Vargas Rojas.

ARTÍCULO 8. Presentación del avance del POI 2015 y Presupuesto de Egresos 2015.

La Junta Directiva conoce una presentación preliminar del avance del Plan Operativo Institucional 2015 y Presupuesto de Egresos 2015, elaborada por la Dirección General de Estrategia y Evaluación (DGEE).

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica lo concerniente a las competencias de la DGEE; marco normativo; estructura programática; cronología del proceso de elaboración del POI y proyecto cánones; así como aspectos en materia presupuestaria y cálculo del canon por actividad.

Continúa su exposición y comenta la estimación de egresos 2015 para cánones; el fundamento para los ajustes del presupuesto; el análisis de cuentas más significativas para el 2015: remuneraciones, servicios, materiales y suministros y bienes duraderos. Asimismo, se refiere a los egresos 2015, según programa y subprograma; y resultados de la estimación de egresos 2014-2015.

Finalmente, describe los objetivos estratégicos 2012-2016; los proyectos y Actividades POI 2015, por sector. Adicionalmente, desglosa los proyectos, por objetivo estratégico, para las diferentes áreas.

Analizado el asunto, con base en lo expuesto por la Dirección General de Estrategia y Evaluación, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 07-18-2014

Dar por conocido el informe preliminar de avance del Plan Operativo Institucional 2015 y Presupuesto de Egresos 2015, presentado en esta oportunidad por la Dirección General de Estrategia y Evaluación.

ARTÍCULO 9. Solicitud de audiencia a la Junta Directiva por parte de la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA).

La Junta Directiva conoce oficio suscrito por la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA), del 4 de marzo de 2014, mediante el cual solicita una audiencia a la Junta Directiva, para tratar el tema sobre el alcance del artículo 64.b de la Ley de la Autoridad de los Servicios Públicos.

Seguidamente se da un intercambio de opiniones entre los señores miembros de la Junta Directiva en torno a la solicitud planteada por CANARA y concluyen que, lo pertinente, es informarles que la ratificación del nombramiento del Miembro Titular del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones está en trámite en la Asamblea Legislativa.

Analizada la solicitud presentada por la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA), el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 08-18-2014

Comunicar a los señores de la Cámara Nacional de Radio de Costa Rica (CANARA), que actualmente está en trámite de la Asamblea Legislativa la ratificación del nombramiento del Miembro Titular del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, razón por la cual es prudente quedar a la espera de lo que resuelva la Asamblea Legislativa sobre el particular.

ARTÍCULO 10. Asuntos pospuestos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** sugiere que, dado lo avanzado de la hora, se posponga los asuntos indicados en la agenda como puntos 6.3, 6.5, 6.6 y 6.7. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad de los cuatro votos presentes:

ACUERDO 09-18-2014

Posponer, para la sesión del 31 de marzo de 2014, el conocimiento de los puntos 6.3, 6.5, 6.6 y 6.7 de la agenda, correspondiente a los siguientes asuntos:

- a. Propuesta de Norma técnica denominada “Planeación, operación y acceso al sistema eléctrico nacional” AR-NT-POASEN, expediente OT-370-2013. Oficios 0021-CAHMNE-2014 del 3 de marzo de 2014 y 193-DGAJR-2014 del 14 de marzo de 2014.
- b. Propuesta de Reglamento para la Administración y Prestación de Servicios de Transportes en la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos y su Órgano Desconcentrado. Oficio 219-DGAJR-2014 del 26 de marzo de 2014.
- c. Propuesta de Modelo Regulatorio para las Tarifas de Suministro de Agua en el Distrito de Riego-Arenal-Tempisque (DRAT) del Servicio Nacional de Aguas Subterráneas, Riego y Avenamiento (SENARA). Oficio 0126-IA-2014 del 14 de marzo de 2014.
- d. Presentación del Informe de Gestión de Intendencia de Agua.

ARTÍCULO 11. Asuntos de carácter informativo.

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

1. Informe de labores realizadas por el señor Walther Herrera Cantillo, como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones durante el período 2009-2014. Oficio 1651-SUTEL-SCS-2014 del 19 de marzo de 2014.
2. Informe de labores de la Superintendencia de Telecomunicaciones 2013. Oficio 1600-SUTEL-SCS-2014 del 18 de marzo de 2014.

A las dieciocho horas finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta Directiva

GRETTEL LÓPEZ CASTRO
Reguladora General Adjunta

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva