

SESIÓN EXTRAORDINARIA

N.º 14-2014

10 de marzo de 2014

San José, Costa Rica

SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 14-2014

Acta de la sesión extraordinaria número catorce-dos mil catorce, celebrada por la Junta Directiva de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, el lunes diez 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, Pablo Sauma Fiatt y Adriana Garrido Quesada, 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; Ricardo Matarrita Venegas, Director General a.i. de la Dirección General de Estrategia y Evaluación, y Alfredo Cordero Chinchilla, Secretario de la Junta Directiva.

ARTÍCULO 1. Constancia de inasistencia y participación mediante video conferencia.

Se deja constancia que la señora Adriana Garrido Quesada participa en esta oportunidad, mediante el sistema video conferencia.

ARTÍCULO 2. Lectura de la Agenda.

El señor *Dennis Meléndez Howell* da lectura a la agenda de esta sesión:

1. *Juramentación del señor Jaime Luis Herrera Santiesteban, como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones.*
2. *Asuntos relacionados con SUTEL: Informe para dotar de carácter permanente y unificar las clases de las plazas de Asesores de SUTEL. Oficio 01195-SUTEL-SCS-2014 del 27 de febrero de 2014.*
3. *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. Oficios 17-CDR-2014 del 14 de febrero de 2014, 169-DGAJR-2014 del 7 de marzo de 2014 y 146-DGAJR-2014 del 27 de febrero de 2014.*
4. *Exposición sobre los avances informáticos en la Intendencia de Transporte.*
5. *Informe final de la firma BDS Asesores Jurídica S.A., conforme a lo dispuesto en el acuerdo 02-82-2013 del 21 de noviembre de 2013. Oficio 154-DGO-2014 del 3 de marzo de 2014.*

Seguidamente, sugiere trasladar el punto 2 de la agenda, luego de conocer el punto 4. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad.

ACUERDO 01-14-2014

Aprobar la agenda de esta sesión, de manera que se lea de la siguiente forma:

1. *Juramentación del señor Jaime Luis Herrera Santiesteban, como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones.*

2. *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. Oficio 17-CDR-2014 del 14 de febrero de 2014, 169-DGAJR-2014 del 7 de marzo de 2014 y 146-DGAJR-2014 del 27 de febrero de 2014.*
3. *Exposición sobre los avances informáticos en la Intendencia de Transporte.*
4. *Asuntos relacionados con SUTEL: Informe para dotar de carácter permanente y unificar las clases de las plazas de Asesores de SUTEL. Oficio 01195-SUTEL-SCS-2014 del 27 de febrero de 2014.*
5. *Informe final de la firma BDS Asesores Jurídica S.A., conforme a lo dispuesto en el acuerdo 02-82-2013 del 21 de noviembre de 2013. Oficio 154-DGO-2014 del 3 de marzo de 2014.*

ARTÍCULO 3. Juramentación del señor Jaime Luis Herrera Santiesteban como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones.

A partir de las catorce horas y diez minutos ingresa el señor Jaime Luis Herrera Santiesteban.

La Junta Directiva conoce el oficio SD-55-13-14 del 5 de marzo de 2014, suscrito por Departamento Secretaría del Directorio de la Asamblea Legislativa, por cuyo medio se informa que en sesión ordinaria 134 del 4 de marzo de 2014, se ratificó el nombramiento del señor Jaime Luis Herrera Santiesteban, al cargo de Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones, efectuado por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) en la sesión extraordinaria 06-2014, celebrada el 27 de enero de 2014.

Con base en lo anterior y de conformidad con lo establecido en los artículos 11 y 194 de la Constitución Política, el señor **Dennis Meléndez Howell** procede a juramentar al señor Jaime Luis Herrera Santiesteban.

Dennis Meléndez Howell: *¿Jura a Dios o a lo más sagrado de sus creencias y promete a la Patria, observar las leyes de la República y cumplir fielmente los deberes de su destino?*

Jaime Luis Herrera Santiesteban: *Sí juro.*

Dennis Meléndez Howell: *Si así lo hiciera, Dios lo ayude y si no, Él, su conciencia o la Patria se lo demandarán.*

Seguidamente el Regulador General extiende una atenta felicitación, a la cual se unen los demás miembros de la Junta Directiva y expresa la satisfacción de este Cuerpo Colegiado, para que inicie sus funciones como Miembro Suplente del Consejo de la Superintendencia de Telecomunicaciones (SUTEL).

El señor **Jaime Luis Herrera Santiesteban** agradece a los miembros de la Junta Directiva por la confianza depositada. Asimismo, reitera su compromiso de trabajo en el Consejo de la SUTEL.

A partir de las catorce horas y veinticinco minutos se retira el señor Jaime Luis Herrera Santiesteban.

ARTÍCULO 4. 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.

A las catorce horas con treinta minutos, ingresan al salón de sesiones, los señores (a) Guillermo Monge Guevara, Juan Carlos Pereira Rivera y Floribeth Hernández Porras, del Centro de Desarrollo de la Regulación, así como los señores José Carlos Rojas Vargas y Daniel Fernández Sánchez, de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.

La Junta Directiva conoce el oficio 17-CDR-2014 del 14 de febrero de 2014, adjunto al cual el Centro de Desarrollo de la Regulación remite 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”

Asimismo, se conocen los oficios 169-DGAJR-2014 del 7 de marzo de 2014 y 146-DGAJR-2014 del 27 de febrero de 2014 y, mediante los cuales la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria rinde criterio en torno a la citada propuesta.

El señor **Guillermo Monge Guevara** introduce la propuesta de modelo, refiriéndose puntualmente a los antecedentes, justificación y programa de transporte estudiantil.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** se refiere a las dos modalidades que usa el Ministerio de Educación Pública: a) subsidio; le proporcionan el dinero a los estudiantes para que paguen servicio del autobús y b) contratan el autobús para que preste el servicio. Agrega que en el caso del subsidio, la calidad del servicio es la misma que tiene el servicio normal.

El señor **Guillermo Monge Guevara** explica que, lo que sucede es que, a pesar de que el reglamento establece que el subsidio se les brinda a los estudiantes; esta situación no se da, ya que la Junta de Educación contrata directamente los autobuses. La mayoría de los subsidios se utilizan para contratar autobuses, no para que los estudiantes tomen el autobús de la ruta que más les convenga para llegar al centro de educación; eso genera una situación de falta de control; porque hay una relación bastante informal al momento de contratar los autobuses por parte de las Juntas de Educación.

El señor **Edgar Gutiérrez López** indica que por esta situación fue que intervino la Contraloría General de la República, por una razón de presupuesto con el Ministerio de Educación Pública, lo limitó a que se diera una contratación formal y de ahí surgió la necesidad de una metodología.

El señor **Guillermo Monge Guevara** continúa su presentación y se refiere a los modelos del Programa de Transporte Estudiantil, específicamente a:

- ✓ Procedimiento de adjudicación de rutas por contrato del MEP
- ✓ Objetivos del modelo
- ✓ Alcance del modelo
- ✓ Estructura del modelo: estructura productiva y estructura general del modelo
- ✓ Criterio para establecer la banda de precios: velocidad de circulación y banda de precios

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta respecto a la ruta de los autobuses normales, qué kilometraje marca la diferencia entre urbano e interurbano, a lo que el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que 25 km.

Por otra parte, el director **Sauma Fiatt** consulta de dónde se tomaron esos coeficientes, a lo que el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que a partir del estudio base que se utilizó para definir la estructura productiva modelo, que fue del estudio del consultor Leonardo Castro en el 2012; esto para autobuses regulares y se hizo una adaptación para el caso del servicio de estudiantes. En lo que respecta a la estructura de costos; básicamente la banda de precios, tiene una tarifa mínima que está asociada a un conjunto de costos totales y remuneración mínima y una banda superior, que está asociada a una velocidad mínima, tiene unos costos totales máximos y una remuneración máxima.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** se refiere a los coeficientes, recuerda que había algún cuestionamiento porque algunos, como el número de mecánicos por autobús, parecían muy altos. Consulta de dónde salen esos coeficientes, a lo que el señor Juan Carlos Pereira Rivera aclara que, el factor de 0.8 mecánicos por vehículo, es del modelo líder, el modelo vigente para los autobuses regulares.

Ante una pregunta de la señora **Adriana Garrido Quesada** sobre qué estructuración tiene el modelo; el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que es una adaptación con el modelo regular. En este momento se tiene el modelo econométrico que tienen los coeficientes que datan del año 1997, se cuenta con un insumo de una nueva estructura de costos y de coeficientes, que es del año 2012 y, a partir de ésta, se adapta lo que es para el servicio regular al servicio de estudiantes.

En relación con lo expuesto sobre el Costo Total, la directora Garrido Quesada consulta aspectos relacionados con el tema de depreciación y el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** responde que en el caso del transporte de estudiantes, la vida máxima autorizada para estos servicios son 20 años y, en este caso, se tiene una particularidad, ya que, antes de contratar los servicios no se conoce cuáles son las unidades que van a brindar el servicio; pero sí la edad de la flota. Es un insumo para el proceso de licitación que va a terminar en una contratación de estos servicios. La propuesta es utilizar la edad promedio de la flota que brindó los servicios en el periodo anterior y se va a utilizar esa edad promedio y la depreciación a 20 años.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** indica que le parece que hay riesgo de que el sistema genere incentivos perversos, ya que los autobuses para transporte público de personas, no pueden exceder los 15 años.

El señor **Guillermo Monge Guevara** manifiesta que este aspecto se puede analizar; por un lado están limitados por lo que ha establecido el Consejo de Transporte Público (CTP), en cuanto a la edad máxima aceptable para este servicio. Considera que está muy mal, porque son autobuses de transporte escolar, donde los requisitos de seguridad deberían ser más estrictos que los de transporte regular.

Manifiesta que, desde el punto de vista del Regulador General, no se puede desconocer eso. Al reconocer el valor promedio de flota del periodo anterior, considera que se dará un estímulo para que la renovación de la flota, se pueda ver expresada en la tarifa, aunque los contratos son de un año, los prestadores del servicio tienden a ser los mismos a lo largo del tiempo. Asimismo, se puede generar una presión hacia el CTP, para que se reduzca esa edad máxima de la flota.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** considera que el Consejo de Transporte Público debería tener una posición clarísima y firme al respecto.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** continúa su exposición y se refiere a los aspectos de remuneración de activos fijos y de capital total.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** agrega que en esta propuesta de metodología, se está considerando el lavado y limpieza 365 días al año. Está de acuerdo que en el tema del personal debe ser por todo el año, no se puede despedir con el ciclo escolar; sin embargo, se cuestiona cuántos son los días lectivos al año, cuántas son las semanas y qué sucede en los periodos de vacaciones. Asimismo, su preocupación es por qué se va a pagar la totalidad durante todo el año, inclusive el periodo de vacaciones. Está de acuerdo en salarios, aguinaldos y otros, pero combustible, kilometraje, eso no se debe pagar, al menos los dos meses de vacaciones.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que para definir la estructura de cálculo, se parte de un año natural y después se hace una escala a la cantidad de días que corresponde el año lectivo; ahí se tiene un factor, en lugar de pagar 365 días, se paga 200 días hábiles, es así como se está considerando.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que hay aspectos que son de 365 días y otros de 200 días hábiles, es decir, cualquiera de los dos lados, porque los salarios los tienen que pagar todo el año.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** agrega que para efectos de transporte de estudiantes, solo se paga los 200 días hábiles; a lo que el señor **Guillermo Monge Guevara** añade que no hay ningún costo que se reconozca para los 365 días.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que no le queda claro, se le pagan los 200 días que prestan el servicio, pero los costos fueron anualizados, el señor **Guillermo Monge Guevara** señala que sí, porque fueron contratos de forma anual.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que más adelante se expondrá qué se presentó en la audiencia y cuáles fueron los cambios que se están incluyendo en esta propuesta, versus la versión que se sometió a audiencia y ahí se aclarará el detalle.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si el Centro de Desarrollo de la Regulación tiene una distribución aproximada de cuál es la flota que presta el servicio, aunque sea aproximada, o cuántos autobuses tiene cada uno; ya que, supone que en muchos casos, no cuentan siquiera con una oficina, espacios para reparaciones o de bodega.

Ante un comentario de la señora **Adriana Garrido Quesada** en torno a la descripción o modelo alternativo que se está utilizando para llenar los datos de mantenimiento, reparación, etc.; la señora **Sylvia Saborío Alvarado** agrega que en otra oportunidad se discutió este tema y se consideró que era muy importante empezar a partir de un diagnóstico del sector, de cómo se provee el servicio, hacer un modelo, no es solo sumar, restar y dividir; se tiene que caracterizar las condiciones en que el servicio se provee.

Apunta que es importante saber si son personas que tienen la buseta y dan el servicio, o si es una parte de un servicio más grande que destina parte del tiempo en las épocas apropiadas, a dar servicio a estudiantes, en cuyo caso, deben haber una serie de costos conjuntos, eso es muy importante conocerlo al momento de modelar.

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que el modelo con que se consideran son los costos mínimos, indispensables para brindar el servicio en condiciones adecuadas de calidad. Lo que se modela son las condiciones mínimas que pueda mantener un servicio en condiciones adecuadas sin considerar abusos. Además, no se están considerando escalas que sean desproporcionadas para este tipo de servicio, en este sentido la modelación es muy distinta a la del transporte regular.

Para el transporte regular se considera planteles adecuados para flotas, tamaños propios de ese tipo de servicio. En el caso del transporte de estudiantes, ese tipo de supuestos no están considerados, se tienen datos sobre la composición de la flota de los años anteriores, los cuales han ayudado para tener una idea del tipo de servicio; pero por otro lado, el criterio es que los costos sean los mínimos para brindar ese servicio en condiciones mínimas de calidad, si les pareciera que alguno de esos costos es excesivo, el Centro de Desarrollo de la Regulación podría valorarlo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta cuáles son las variables que le van a dar los prestadores del servicio o al Ministerio de Educación Pública, para fijar la tarifa, o bien, cuáles son las variables exógenas y cuáles están dadas por el modelo, pues en su criterio, eso hace la diferencia. Si al final el empresario debe demostrar que, si por ejemplo, tiene área de reparación de tantos metros, se les reconoce en la tarifa, pero no se les va a dar a los que no. Por eso es importante conocer cómo son los prestadores del servicio.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** señala que el Ministerio de Educación Pública define para cada ciclo lectivo, cuántos son los estudiantes que van a ser beneficiados por cada centro educativo, por cada jornada, puede ser que existan diurnos y nocturnos; adicionalmente, tiene que dar la longitud de la ruta, la cantidad de estudiantes por horario, la jornada estudiantil y el factor disponibilidad; así como la distribución de edad de la flota del año anterior que la da el Ministerio de Educación Pública.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que esas son las cuatro variables exógenas y la edad de la flota la da el Ministerio de Educación Pública, no existe un registro de autobuses donde se pueda investigar.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** manifiesta que serían los servicios que están adjudicados, a lo que el directivo **Sauma Fiatt** indica que en el modelo no se debe considerar solo los adjudicados; se debe considerar pasar el subsidio también a los nuevos. La responsabilidad de dar la edad de la flota, modelo, cantidad de buses; no debería ser del MEP, debería ser del empresario.

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que sucede lo mismo con el transporte regular; a lo que el directivo **Sauma Fiatt** señala que sí, pero que la idea del modelo es la conceptualización para lo que sirve un modelo y comparte totalmente con la directora Saborío Alvarado, en el sentido de que no se puede hacer pensando en los máximos, sino que se debe conocer el sector y saber si es el empresario que tiene el autobús, compra una unidad que quedó de desecho y quiere prestar el servicio; no se puede desconocer eso. Agrega que no se les puede pagar como si fueran del primer mundo por un servicio de cuarto mundo; por lo tanto, el modelo no puede ser exógeno a la realidad. Si el propósito es perfeccionar la realidad, se hace un modelo que vaya incentivando a la mejoría.

El señor **Guillermo Monge Guevara** comenta que hay varios aspectos a considerar. Primeramente, este es un servicio regulado muy particular, porque la relación entre el usuario final del servicio y la ARESEP, está medida por el Ministerio de Educación Pública, por lo que no debería ser un servicio regulado. La Contraloría General de la República emitió un criterio en ese sentido; es un servicio social selectivo.

El Ministerio de Educación Pública para estimular la asistencia a lecciones, contrata autobuses para los estudiantes, ese es su negocio. La ARESEP no puede desconocer para definir el esquema de regulación, que esa es la situación, es decir, que este servicio en buena medida, se le está dando al Ministerio de Educación Pública, eso es un aspecto a considerar que lo hace muy distinto del servicio regular.

Un segundo aspecto, es que en esos contratos el Ministerio de Educación Pública, no solamente considera el precio como un criterio para la adjudicación, también considera la edad de la flota y además tiene la competencia para incluir más criterios, si así lo dispusiera, conforme va evolucionando.

Como tercer aspecto, es que los coeficientes técnicos que se han utilizado, provienen de un estudio que se hizo para Costa Rica y fueron adaptados a las condiciones de este servicio. El criterio que se ha aplicado es dar lo mínimo necesario para el funcionamiento de este servicio.

Por otro lado, se debe considerar que la regulación tiene distintas etapas; una es la de fijar las tarifas, otra es la de fiscalización y que la debe desarrollar la Intendencia de Transporte (IT), conforme vaya operando. Asimismo, se debe esperar a que se den procesos de quejas, lo cual tendría que atender la IT. Esta es una regulación más compleja en sus distintas fases, está por ser desarrollada, sin esos aspectos no se podría entender cómo fue conceptualizado un modelo.

Ante una consulta de la directora **Adriana Garrido Quesada**, respecto a los criterios que se aplican para la contratación, sobre la antigüedad de la flota, el señor **Guillermo Monge Guevara** explica que el Ministerio de Educación Pública, hasta ahora, ha introducido la edad de la flota como un criterio que le da un peso muy alto para la adjudicación. Es de esperar que continúe haciéndolo; también podría incorporar criterios de calidad o de desempeño de los operadores.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que hay un aspecto que no se debe olvidar, y es que lo que se busca con este modelo, es establecer un resultado más o menos medio, para establecer una banda dentro de la cual se debe mover el Ministerio de Educación Pública.

El Ministerio de Educación Pública debe sacar a licitación la concesión de esos servicios, consecuentemente, dependiendo de cuáles sean las condiciones operativas de cada uno de los operadores, podrán ofrecer un menor precio si desean quedarse con el servicio. Lo que se pretende es, que no pase de un determinado nivel base, porque hay rutas en las que los oferentes son muy pocos y, consecuentemente, podrían estar ofreciendo a precios muy altos.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** comenta que esta metodología debe servir para darle pautas al Ministerio de Educación Pública, de cuánto debería estar dispuesto a pagar por un servicio a los estudiantes. Considera que todo esto se debería poder traducir a un costo por kilómetro recorrido por estudiante, más/menos 5%, que sería el rango de lo que el MEP debería pagar.

El señor **Dennis Meléndez Howell** agrega a lo indicado por la directora Saborío Alvarado, que dentro de cierto margen, el modelo contempla la posibilidad de que el MEP pueda decidir, mediante licitación las tarifas que correspondan de acuerdo a las condiciones de cada ruta.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** señala que ese debe ser el criterio, pero hay que hacer una subasta y el que está en condiciones de ofrecer el servicio, se defina con los parámetros de calidad necesarios.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que el tema del piso y el techo sería diferente; serían dos precios, un máximo y un mínimo, pero a quién se le paga el máximo y a quién el mínimo; qué condiciones debe tener, debe ser un modelo hecho para Costa Rica. En ese sentido, por qué se va a pagar una serie de rubros con los que no cuentan los prestadores y además, dando discrecionalidad para eso.

Otro aspecto que le preocupa, es el tema de la zona rural, ya que en esta propuesta de modelo, se está considerando solo el urbano e interurbano por la distancia. El principal problema es el transporte de los niños que van a escuelas rurales; desconoce cómo lo establece el requerimiento del Ministerio de

Educación Pública, pero es especialmente importante, sobre todo, por el tipo de caminos, porque generalmente las áreas de cobertura de las escuelas rurales son muy pequeñas, pero si hay un problema de los caminos e inclusive de la cantidad de estudiantes.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que es importante tener en cuenta que este modelo, ya fue a audiencia pública, con base en un modelo que esta Junta Directiva aprobó. Agrega que, en este momento, se está proponiendo que se someta nuevamente a audiencia pública, porque se aceptaron algunas de las modificaciones que se produjeron en la audiencia anterior. Recalca que es importante tener presente que se está en un proceso que ya está vencido. Desde el 2010 o 2011, se ha estado solicitando a la Contraloría General de la República, plazo para que la ARESEP defina este modelo y autorice, provisionalmente al MEP a seguir con el sistema anterior. Lo que se está sugiriendo en esta oportunidad es llevar a cabo una revisión a fondo y un replanteamiento completo del modelo. Obviamente, si se sigue por ese camino, el modelo se va a retrasar y nuevamente la Institución incumplirá en presentar una metodología para que el Ministerio de Educación Pública pueda hacer esa fijación.

Desde su punto de vista, resulta importante aprobar el modelo, para que el Ministerio de Educación Pública prepare las licitaciones, ya que tiene un plazo máximo a agosto o setiembre 2014.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** manifiesta estar de acuerdo en este caso, a pesar de que recuerda que desde la primera vez que se discutió, la Junta Directiva consideró que no era el enfoque apropiado para este tipo de asunto. En varias oportunidades ha expresado cómo quiere que sean los procesos de formulación metodológica a futuro.

Además, considera que la Junta Directiva debe ser más exigente: son metodologías nuevas y se deben hacer de la mejor manera posible. No se debe suboptimizar las decisiones de este cuerpo colegiado por razones de plazo, o por no haber establecido bien, de antemano, un proceso adecuado para el desarrollo de metodologías nuevas.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que está de acuerdo en que ese debería ser el procedimiento, pero que lamentablemente no siempre se cuenta con tanto tiempo para resolver los asuntos. Siempre se está contra el reloj porque son muchas las metodologías pendientes. Se está haciendo el trabajo que la ARESEP no hizo en los casi veinte años que tiene de existir. Esto hace que siempre haya presión para no tardar otros veinte años sin las metodologías apropiadas. Reconoce que sí sería útil tener siempre una discusión previa, sobre cómo se desea la metodología; sin dejar de lado que, dependiendo del tipo de análisis previo, esto se podría convertir en un proceso sin fin.

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que, en el Centro de Desarrollo de la Regulación, sí se realizó un análisis de la industria y la composición de la oferta del servicio en años anteriores y se plantearon múltiples enfoques de trabajo para desarrollar esta metodología. En este momento, el Centro de Desarrollo de la Regulación no tiene duda sobre qué aspecto del diagnóstico de la industria se debió haber considerado y que pudiera haber implicado un cambio de diseño. Agrega que esta propuesta ha sido muy analizada y ha pasado por una buena cantidad de funcionarios, no solo del CDR y han realizado los análisis correspondientes.

Ante la duda de la directora Saborío Alvarado, señala que efectivamente este es un modelo complejo en la elaboración, pero muy sencillo en el cálculo de las tarifas. Al Ministerio de Educación Pública lo que se le da son las bandas para todas las rutas que el Ministerio requiera servicio, incluso, eso de manera informal se les puede dar en el proceso de planificación de sus compras de servicios; es decir, el modelo le sirve al MEP como un instrumento para utilizar su presupuesto.

Por otro lado, indica que se debe considerar que no es tan sencillo como calcular un costo por kilómetro por estudiante, porque este servicio es muy distinto al servicio regular. La situación especial, para citar un ejemplo, de las rutas rurales, tienden a tener mucho menos demanda que las rutas urbanas, por los recorridos más largos y el costo por estudiante se eleva mucho.

Además, dependiendo de la combinación de distancia y demanda, la composición de la flota varía. El tema de cómo calcular la flota óptima, no es un tema obvio y condujo a diseñar un modelo de utilización; esos aspectos hicieron que no fuera posible un enfoque más sencillo para este cálculo; al final sí se tiene la información de la banda para cada ruta concreta y el MEP la puede conocer si hace la consulta anteriormente; inclusive, puede hacer simulaciones para optimizar el uso de su presupuesto.

Seguidamente se refiere a los resultados de la audiencia pública que se llevó a cabo el 7 de agosto de 2013. Asimismo, explica situaciones particulares que considera el modelo como el cálculo de la flota óptima, su porcentaje de utilización y flota óptima.

Indica que una de las oposiciones que se presentaron en la audiencia pública, fue la del Ministerio de Educación Pública, que planteó la oposición en el mismo sentido que un grupo de operadores, argumentando, que durante los 200 días lectivos, un operador de este servicio no podría brindar otros servicios, y que por lo tanto, había que pagarle el total de tiempo para esos 200 días lectivos, suponiendo que no podrá brindar ningún otro servicio.

Como en este caso el Ministerio de Educación Pública es el que brinda el servicio, la ARESEP está haciendo el modelo para el MEP. El Centro de Desarrollo de la Regulación se ha visto en una encrucijada; ya que, por un lado, calcular esa disponibilidad, eleva los precios significativamente. Por otro, era complejo desestimar la petición del MEP; por lo que, la solución que se le dio fue establecer un factor de disponibilidad, que constituye una variable más en esta estimación del tiempo de servicio y al MEP, según el modelo en esta nueva versión, establece que le corresponde señalar qué factor de disponibilidad desea para cada ruta; por lo tanto, la responsabilidad será del MEP y puede ser distinta una ruta a otra.

Se refiere además a los resultados de la simulación de precios para las rutas contratadas, escenarios simulados y bandas tarifarias.

Ante una pregunta de la señora **Adriana Garrido Quesada** sobre el tema de la disponibilidad, el señor **Guillermo Monge Guevara** explica que primero hay que considerar que las jornadas escolares son distintas, desde muy cortas de cuatro horas hasta otras de siete u ocho horas. La distancia en tiempo entre la duración de la jornada y el máximo de diez horas varía de una ruta a otra.

El Ministerio de Educación Pública argumenta que el autobús tiene que quedarse estacionado, esperando entre el momento que lleva los estudiantes al centro y el momento en que los recoge. En ese lapso, el autobús no puede brindar un servicio adicional; se ha discutido acerca de si se les reconoce o no, eso como parte del costo, lo cual variaría de una ruta a otra. Esa disponibilidad es en realidad para que el autobús esté estacionado y disponible por si se suspendieran las lecciones.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que estuvo presente en una de las discusiones de este tema con la Viceministra de Educación y la preocupación que ella expresó es que, efectivamente, una gran cantidad de autobuses llegan, hacen el recorrido, dejan a los estudiantes y se van a hacer otras actividades; pero hay ciertas zonas en donde hacer eso es imposible, dado que no hay actividades alternativas en las que se puedan ocupar o porque las condiciones de los terrenos en que operan no lo hacen muy rentable para los dueños de los autobuses, sacarlo de donde está ubicada la escuela y llevarlo nuevamente a la hora en que tiene que dar efectivamente el servicio.

En el Ministerio de Educación Pública alegan que, en la práctica, han visto una gran cantidad de autobuseros que dejan a los estudiantes y estacionan el autobús esperando a que terminen las clases. Señala que se le debe dejar al MEP cierto grado de decisión; que establezca criterios con los cuales se base para reconocer esa disponibilidad, pues de lo contrario, les puede suceder lo que les ha ocurrido con frecuencia y es que, no hay oferentes para la prestación del servicio.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** explica el punto referente al tiempo de servicio, el cual depende de cada ruta, de la distancia, igualmente de la velocidad, variará en qué banda se está calculando, así como edad y el tiempo adicional por disponibilidad de la ruta.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si el tiempo “por disponibilidad” se paga igual que si estuviera circulando, a lo que el señor **Guillermo Monge Guevara** indica que aplica una parte de los costos.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** se refiere al coeficiente de horas de mantenimiento, que es según la edad de la flota; consulta si esto no crea un incentivo perverso o está adecuadamente compensado por la edad de la flota, a lo que el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que no, para lo cual muestra un ejercicio al efecto para explicar la consulta.

El señor **Guillermo Monge Guevara** explica que en la versión que se sometió a la primera audiencia, el valor de los autobuses estaba basado en información de encuestas; mientras que esta otra versión, se basa en los datos del Ministerio de Hacienda.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta si esta metodología se hizo exactamente como la que se propuso para lo del transporte remunerado de personas regular, a lo que el señor **Guillermo Monge Guevara** indica que con algunas adaptaciones, porque acá lo que hay es una flota con una edad promedio de referencia y en el caso del modelo regular, son datos específicos de cada ruta. Considerando esa diferencia, es básicamente el mismo método; con esta nueva propuesta está dando más bajo el valor del autobús y de ahí si se comparan dejando todos los demás aspectos iguales, variando únicamente el método de cálculo de valor del autobús, las bandas dan relativamente más abajo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta sobre la estimación de cuántas aumentan y cuántas bajan, ya que no se puede tomar como referencia lo que está presupuestado.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que no es tan irreal, porque el Ministerio de Educación Pública no se puede salir del presupuesto con que cuentan. De hecho, este presupuesto es siempre insuficiente para cubrir todas las necesidades y tienen que hacer muchos esfuerzos para encontrar transporte económico para los estudiantes.

La señorita **Floribeth Hernández Porras** procede a explicar una comparación donde manifiesta que además existe una diferencia porcentual entre obtener una tarifa promedio por estudiante, por día, en las rutas que contrató el MEP para el 2014, con respecto a diferentes escenarios promedio a estudiantes por día, considerando el factor de disponibilidad, para el caso del límite superior de la banda tarifaria del modelo.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** consulta si ese factor de “disponibilidad” estaba en el modelo original, a lo que la señorita **Floribeth Hernández Porras** responde que se incluyó a partir de la oposición del Ministerio de Educación Pública.

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que como lo mencionó anteriormente, este es un servicio muy peculiar, porque lo brinda el Ministerio de Educación Pública. La intervención de la ARESEP está en definir una banda de precios, pero hay aspectos propios de cómo el MEP quiere dar ese servicio, es competencia de ese Ministerio y de la competencia de la ARESEP.

Ante un comentario del señor **Pablo Sauma Fiatt** en el sentido de si la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos está en todos los demás aspectos técnicos; el señor **Guillermo Monge Guevara** señala que se podría decir que es una política educativa que forma parte de un servicio social selectivo que brinda el Ministerio de Educación Pública y que está asociado en apoyo a la educación. En ese sentido, se excede del ámbito de competencia de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos; por lo tanto, se definió como una variable y se le solicita al MEP que brinde cuál es el porcentaje de disponibilidad que requiere, de esa manera, parece que es lo correcto en la división de competencias entre MEP y la ARESEP.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** señala que en un principio esta metodología fue aprobada, efectivamente vienen las modificaciones, pero ahora aparece el asunto de la “disponibilidad” que considera clave. Desea tener una mayor justificación de fijar máximos, aunque sea al MEP a quien le corresponda definir eso. La “disponibilidad” puede costar muchos miles de millones de colones.

Indica que tiene que haber una garantía de que esta metodología se pueda aplicar bien; es decir, podrían ser reglas establecidas de cómo aplicarla. Insiste en que si el modelo o su aplicación, tienen problemas en la Contraloría General de la República, la responsabilidad será de la ARESEP.

Agrega que en temas como el de los coeficientes, siempre se hacen comentarios o se discuten aspectos en los que hay duda por parte algún miembro de la Junta Directiva, pero el modelo queda igual y no se cuenta con una justificación.

En el tema de los coeficientes, tiene un problema con el estudio técnico de Leonardo Castro del año 2012; desconoce si es bueno o malo; pero le parece que debe haber una validación de esos coeficientes y considera que el Centro de Desarrollo de la Regulación tiene que proponerse validar con otras fuentes. Se ha hablado de fuentes internacionales, la forma en cómo funciona y si vale o no; y sería parte de la responsabilidad de la ARESEP validar esos coeficientes.

Otro tema es el diagnóstico del sector, considera que no se trata de hacer diagnósticos profundos, pero si se va a hacer un modelo, se debe climatizar al país, porque si solo hay proveedores pequeños, no se puede hacer un modelo para proveedores grandes, más allá de características específicas. Indica que le gustaría conocer, para darse una idea, cómo es el sector y por otra parte, si hay alguna definición política, por lo menos algún lineamiento de hacia dónde se quiere ir a futuro; porque entonces, el modelo debería ayudar a llegar a esa situación.

El señor **Guillermo Monge Guevara** manifiesta que los coeficientes que se usan en este modelo, han sido revisados exhaustivamente por el Centro de Desarrollo de la Regulación, tienen una limitación y es la del estudio de Leonardo Castro, que están basadas en información secundaria y en estudios de otros países latinoamericanos, eso es lo mejor que se tiene en este momento.

Subraya que para el 2015, se están planteando dos proyectos que implican trabajo de campo para modificar parte de esos coeficientes, con base en información específica de la industria, pero eso involucra hacer estudios específicos, complejos y que figuran en el tiempo. Coincide con el directivo Sauma Fiatt en que se debe hacer una mejora en ese sentido; pero solicita se tome en cuenta que el CDR ha estado pasando por un periodo de alta intensidad en el desarrollo de metodologías y que no ha sido el momento propicio para realizar o contratar trabajos de campo para revisar los coeficientes; sin

embargo, garantiza que se han revisado detalladamente, no se podría decir que se están simulando situaciones de flotas grandes y en países desarrollados, están ajustados dentro lo que se ha podido a las condiciones específicas de este servicio.

Con respecto al factor de disponibilidad, sugiere solicitar a la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria su criterio de hasta dónde llegan las competencias de la ARESEP y hasta dónde las del Ministerio de Educación Pública. Asimismo, en cuanto al tema de la definición de coeficientes, es un tema en el que la ARESEP tendría que asumir una posición más allá de lo que se está proponiendo. El criterio del Centro de Desarrollo de la Regulación, es que a la ARESEP no le corresponde hacerlo, pero si desde el punto de vista jurídico, se considera que la ARESEP puede incursionar en ese campo, se podría replantear.

El señor **Dennis Meléndez Howell** insiste en que hay un tema que se podría estar perdiendo de vista, y es que se está asumiendo que los resultados del modelo van a dar el monto que se le va a pagar al empresario, y eso no es así. El modelo únicamente sirve para calcular de una manera razonable, la banda en la cual se va a trabajar, de manera que se establezcan límites al MEP, tanto hacia arriba como hacia abajo. De ahí en adelante, es un asunto de oferta y demanda entre el Ministerio de Educación Pública y el empresario.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** indica que el modelo es público, quien presente su oferta, va a conocer de antemano los valores de la banda.

El señor **Dennis Meléndez Howell** señala que, por ejemplo, con las bandas establecidas en determinado nivel, puede ser que a un empresario grande le interese entrar en ese mercado. Entonces surge una competencia que no existía, bajo los procedimientos anteriores. En el pasado, dadas las restricciones de presupuesto del MEP, en muchas ocasiones las licitaciones quedaban desiertas o los oferentes eran pequeños empresarios o propietarios, muchas veces con los equipos inadecuados y hasta peligrosos para el transporte de estudiantes.

Ante una consulta del señor **Pablo Sauma Fiatt** respecto a si la disponibilidad es adicional al piso o hay un piso para cada disponibilidad en la banda; el señor Guillermo Monge Guevara indica que la disponibilidad afectaría el piso.

El directivo **Pablo Sauma Fiatt** indica que si se desea poner a competir, se establece un piso sin contemplar la disponibilidad y cada empresario decidirá si deja parqueado el autobús ocho horas, ahí sí habría más competencia; al saldar la disponibilidad dentro de la tarifa mínima. La competencia es cuánto se cobra por cierta cantidad de horas y el empresario decidirá qué hace con el tiempo.

El señor **Dennis Meléndez Howell** manifiesta que no le encuentra solución a ese modelo planteado en esos términos, sería ir caso por caso y empezar a determinar cuánto correspondería al Ministerio pagarle a cada empresario individualmente.

La señora **Carol Solano Durán** se refiere a lo manifestado por el señor Guillermo Monge Guevara e indica que este tema de la disponibilidad fue objeto de análisis por parte de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, en uno de los dictámenes que se emitieron en razón de esta metodología; es claro que el único competente para emitir las metodologías tarifarias es la ARESEP, con base en criterios técnicos.

Como lo mencionó el señor Meléndez Howell, fue a raíz de la audiencia pública, en donde el mismo Ministerio de Educación Pública indicó a la ARESEP, la necesidad de que se le incluyera ese factor de disponibilidad, con las justificaciones aportadas en esa oportunidad. La propuesta del Centro de Desarrollo de la Regulación, es que se tenga como un punto discrecional, porque es al MEP al que le

va a corresponder determinar en cuáles de las rutas que va a licitar, incluirá ese factor de disponibilidad.

Manifiesta que el directivo Sauma Fiatt tiene razón en cuanto a que la metodología es una competencia de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, pero esa observación, como bien se indicó en la primera propuesta que se fue a audiencia pública, no estaba. Tal aspecto surge a raíz de las mismas aclaraciones y oposiciones que hizo el MEP a la propuesta y que el CDR lo incluyó de esta manera para que sea discrecional del MEP. Por lo tanto, quien tiene que justificarlo es el MEP y valorar en cada uno de los casos con el conocimiento propio de su sector y las condiciones de cada ruta, si lo incluyen o no y de qué rango.

Aclara que si la ARESEP lo hubiese incluido como un factor en cada caso, ahí si hubiera sido responsabilidad de la Institución, ya que se estaría asumiendo que siempre le van a reconocer un factor y de cuántas horas. De esta forma, solo se dejó abierta la posibilidad que sea el MEP quien lo valore en cada caso, aspecto que está incluido en los dictámenes de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria.

El señor ***Dennis Meléndez Howell*** considera que sería conveniente someter a votación el tema, para tener la oportunidad de someter nuevamente el modelo a audiencia pública. Posteriormente, se tendrá oportunidad para que se aclaren todas las dudas, y se vea el modelo final después de la audiencia pública. Insta a que se envíe a audiencia pública de esta forma. Eso no quiere decir que la metodología no se pueda mejorar posteriormente. Esa posibilidad siempre está abierta.

De tal forma, va a ser muy importante conocer cuáles serán las coadyuvancias y oposiciones que se presenten en esta nueva audiencia pública; con el nuevo factor de disponibilidad de la flota y verificar la opinión, tanto del MEP como de los demás interesados. Precisamente ese es el fin de una audiencia pública.

Ante una consulta de la señora ***Sylvia Saborío Alvarado*** de si la Intendencia de Transporte tiene opinión sobre este tema; el señor ***Enrique Muñoz Aguilar*** indica que la Intendencia de Transporte emitió un informe cuando salió la primera vez el modelo y se sometió a audiencia pública. Sobre esta última versión no han emitido opinión.

Manifiesta que, con respecto a la aplicación, lo que va a suceder es que es un nuevo servicio que tendría la Intendencia que regular y fiscalizar, más allá de la fijación de tarifas, por lo que ha señalado la Contraloría General de la República, le correspondería a la Intendencia de Transporte ejercer una regulación como cualquier otro servicio, lo cual se está dimensionando; habrá que determinar cuáles son los recursos que esto implicaría para el presupuesto del 2015. Es importante tener en cuenta que en este servicio, los padres de familia u otros afectados, podrían interponer quejas y denuncias ante la ARESEP.

El señor ***Edgar Gutiérrez López*** manifiesta que, lo que sucedió fue que, como era una contratación administrativa que ejecutaba un presupuesto, la Contraloría General de la República, solicita al MEP señalar las reglas de cómo lo va a hacer. Probablemente, estaba haciendo contrataciones muy espontáneas en determinado momento y sin ninguna justificación; por lo que surge que el MEP le solicita colaboración a la ARESEP para que le indique qué elementos tomar en cuenta en la licitación; a lo que la Contraloría General de la República, indicó que como se trata una metodología, es la ARESEP quien tiene que intervenir; sin embargo, considera que la Intendencia de Transporte no tiene que prestar ningún servicio, no hay tarifa, solo un precio.

La señora ***Sylvia Saborío Alvarado*** indica que ese precio hay que estimarlo en cada oportunidad y una vez que esta metodología salga del CDR, recaería en la Intendencia de Transporte.

El señor **Edgar Gutiérrez López** indica que las tarifas se deben fijar cada año.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** señala que habría que estudiar el alcance de la regulación sobre este servicio, porque si es una regulación como cualquier otra, la Intendencia de Transporte tendría que analizar temas de calidad.

El señor **Dennis Meléndez Howell** indica que prevé bastantes quejas, por un elemento muy sencillo, y es que, con frecuencia sucede que hay empresarios que ofrecen una determinada flota para dar el servicio y a la hora de la realidad, cambia las condiciones del servicio y usan autobuses que no fueron los prometidos. En casos como estos, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos tendría la potestad de intervenir y sancionar a los empresarios.

La señora **Carol Solano Durán** manifiesta que la ley indica que la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos regula cualquier servicio de transporte remunerado de personas, salvo el aéreo; es un criterio de la Procuraduría General de la República y de la Contraloría General de la República. En criterio de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria y de los entes estatales, este es un servicio regulado al que se le aplica todo el régimen de servicios públicos, pero que tiene otra particularidad, y es que el MEP lo contrata mediante una licitación.

El señor **Dennis Meléndez Howell** aclara que, tanto el señor Intendente de Transporte, como la señora Carol Solano Durán, estaban presentes cuando se dio toda la discusión del tema, del problema que significa este sector, ya que no se venía regulando y ahora la Contraloría General de la República obligó al Ministerio de Educación Pública a que si la ARESEP no le fija tarifas, no les autoriza el transporte de estudiantes.

La ARESEP ha tenido que intervenir, pero se ha mencionado que existe una dimensión infinita de las actividades que esta Institución debe regular, como por ejemplo, turismo, transporte de servicios especiales, por lo se debe tratar de hacerlo lo más simple posible y descartar que empiecen a presentarse quejas.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** informa detalladamente las oposiciones que se presentaron en la audiencia pública. Asimismo, indica que para efectos de la presentación, se escogieron los cambios aceptados más relevantes, aparte de la del Ministerio de Educación Pública, lo que se tiene son los temas:

- ✓ Naturaleza del objetivo del modelo.
- ✓ Falta de claridad a la hora de utilizar las ecuaciones del modelo, pero fue falta de lectura porque en las variables de las exposiciones de las diferentes ecuaciones se dice cuáles son las unidades en las que se estaba calculando.
- ✓ La forma en que se está estableciendo el precio de los combustibles difiere al acuerdo que esta misma Junta Directiva habían establecido para utilizar el valor de la audiencia pública, se está siendo consistente con lo que se ha venido haciendo en el modelo ordinario y extraordinario de buses.
- ✓ El factor de riesgos del trabajo, se había dejado un valor fijo.
- ✓ Se habló sobre el proceso de la fijación tarifaria, se solicitaba que fuera más expedito, pero la gente estaba pensando que esto era la fijación de una ruta como servicio ordinario, pero en realidad estos son los precios de referencia para un proceso de licitación, precisamente por ese proceso de licitación no se puede adelantar el proceso de fijación tarifaria, para que el MEP tenga el tiempo suficiente para poder hacer una contratación administrativa en este modelo.
- ✓ La disponibilidad que ya se ha discutido

El señor **Guillermo Monge Guevara** indica que la principal oposición fue alrededor de la disponibilidad, fueron muy claros, contrataron un asesor muy experimentado que fue quien hizo la oposición de la que se unieron 61 operadores y el principal tema fue el de la disponibilidad, que luego fue asumido por el Ministerio de Educación Pública.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que la propuesta que se sometió a audiencia pública señalaba que podía haber posibilidades de que los operadores de servicio brindaran en el lapso que estaban en tiempos muertos, otros servicios; por lo tanto, este punto es el que se está eliminando con la parte del factor de disponibilidad. Asimismo, se abordó el tema del plazo y el método de depreciación que se está proponiendo, donde los opositores hacen hincapié que el Ministerio de Hacienda indica que tiene que ser un método o un plazo específico.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta si se está utilizando el mismo método de depreciación que se está empleando en los autobuses, a lo que el señor **Juan Carlos Pereira Rivera** indica que el método es lineal, con 20 años para el caso de los servicios especiales. El reglamento de vida máxima indica que son 15 años para los regulares y para los servicios especiales 20 años.

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** agrega que en relación con el informe de la Dirección General de Asesoría Jurídica y Regulatoria, el tema de la disponibilidad ya se discutió; la segunda observación es sobre el tema de la cesantía y es criterio del Centro de Desarrollo de la Regulación, como se está proponiendo, que se sometiera a audiencia pública; será en ese momento, si ese tema es esbozado, dar las justificaciones correspondientes. En el caso de los puestos del chofer y auxiliar del chofer, tiene que haber una relación laboral; en los demás puestos de trabajo, como por ejemplo, los mecánicos, no se requiere del tema de la cesantía.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** indica que el tema de la disponibilidad puede llevar a choque con la jornada laboral, en el caso de que sean más de ocho horas; tiempo extra, por lo que consulta si este aspecto está contemplado en esta metodología

El señor **Juan Carlos Pereira Rivera** manifiesta que este punto ya está acotado, no se paga tiempo extra, se paga las horas normales y hay una parte en que se acota 10 horas, ahí queda solventado ese problema.

El señor **Dennis Meléndez Howell** aclara que, en esta oportunidad, la metodología sólo se está aprobando para enviarla a audiencia pública nuevamente y no será hasta que se presenten los resultados de la audiencia ante esta Junta Directiva, el momento oportuno de aprobarla o rechazarla si fuera del caso.

El señor **Pablo Sauma Fiatt** manifiesta que, si bien es cierto, la primera versión del modelo de transporte de estudiantes ya se había aprobado y se sometió a audiencia pública; el aspecto de la “disponibilidad” no estaba y considera que su inclusión ahora no está lo suficientemente clara, ni justificada. No se siente satisfecho y, por lo tanto, vota negativamente. Insiste en que con respecto a la primera parte que se sometió a audiencia pública está de acuerdo, pero no con el tema de la “disponibilidad”, ya que cambia totalmente el modelo y los costos del servicio.

Analizado suficientemente el tema, con base en lo expuesto por el Centro de Desarrollo de la Regulación, conforme a su oficio 17-CDR-2014, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación. Los directores Meléndez Howell, Gutiérrez López, Garrido Quesada y Saborío Alvarado votan a favor la propuesta, mientras el director Sauma Fiatt vota en contra por los argumentos externados anteriormente y que constan en la parte expositiva de este artículo.

La Junta Directiva resuelve, por mayoría de cuatro votos a uno:

CONSIDERANDO:

- I. Que la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación, mediante Oficio 109-CDR-2013 del 04 de julio de 2013, realizó una propuesta "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" (folios 1 al 88, Expediente OT-121-2013).
- II. Que la propuesta metodológica presentada originalmente tiene como finalidad el establecimiento de precios de referencia para cada ruta del servicio de transporte de estudiantes, que contrata el Ministerio de Educación Pública (MEP) con proveedores privados. Mediante este modelo se define una banda de precios para cada ruta, la cual le servirá de referencia al MEP para someter a licitación la contratación del servicio de transporte de estudiantes con una periodicidad anual.
- III. Que mediante el acuerdo 05-51-2013 de la sesión ordinaria 51-2013 del 4 de julio de 2013, la Junta Directiva acordó someter al proceso de audiencia pública la propuesta contenida en el oficio 109-CDR-2013.
- IV. Que la convocatoria a audiencia pública fue publicada en los diarios La Nación y La Prensa Libre del 16 de julio de 2013 y en La Gaceta 135 del 15 de julio de 2013 (folios 93 al 95).
- V. Que la audiencia pública se celebró el 7 de agosto de 2013, a las 17:15 horas. Fueron presentadas 65 posiciones de personas físicas o jurídicas, algunas por escrito, oral o ambas. Las posiciones presentadas y admitidas corresponden a las siguientes personas físicas o jurídicas: el Ministerio de Educación Pública, Álvaro Sagot López, Allan Estrada Arce, Jorge Masís Arce, Roberto Rodríguez Lobo, Jorge Araya Herrera, Oscar Quirós Quesada, Federico Quirós Elizondo, Ibo Monge Calderón, José Omar González Álvarez, Empresa Maravilla S.R.L., Gerardo Herrera Delgado, Transportes del Atlántico Caribeño S.A., Ronny Castro Fallas, Luis Eladio Rojas Vargas, Soleyda Aguilar Briceño, Guillermo Chavarría Ortiz, Wilberth Godínez Vargas, Víctor Solano Segura, José Alfonso Álvarez Gutiérrez, Transportes Unidos de Alajuela Grecia y Naranjo Ltda., Miguel Álvarez Gutiérrez, Vinicio Rodríguez Montero, Juan Álvarez Gutiérrez, Alexis Gabriel Gamboa, Luis Guillermo Arce Segura, Rafael Estrada Abarca, Gabriel Pérez Rojas, Ramón Elías Mena Hernández, Wilfrido Hernández Ceciliano, Federico Quirós Quesada, Fernando Alfaro Rojas, Miguel Carranza Solano, Clever Molina Chacón, Egidio Rodríguez Vásquez, María Esther Badilla Duarte, Miguel Caravaca Delgado, Hermes Godínez Vargas, Olman Villalobos Zamora, Eduardo Pérez Vargas, Melvin Edgardo Cruz Moreno, Rolando Cordero González, Marcos Fernández Chinchilla, Jorge Álvaro Ríos Valverde, José Montenegro Quirós, Ana Ruth Villalobos Carranza, Antelmo Brais Pérez, Rafael Guevara Rosales, Manuel Rosales Dinarte, Olger Cruz Arias, Transportes a Guácimo y Pococí Emguapo S.A., Empresa de Autotransportes Gertrudis Ltda., Autotranstucas S.A., Transportes Mapica del Sur S.A., Hernández Solís S.A., Cooperativa e Usuarios y Gestores del Transporte y Servicios Múltiples de Cariari R.L., Transportes Cubero Bonilla de Cirrú Ltda., Transportes La Palmera S.A., Transportes Benavides Acuña S.A., Marvin Castillo Esquivel, Cooperativa de Transportes de Sabanilla y San Isidro de Alajuela R.L., Transportes Murillo Navarro S.A., Miguel Alberto Vidaurre Guevara, a título personal y en calidad de apoderado generalísimo sin límite de suma de Transportes Interprovinciales M del Sur S.A., y Rafael Ángel Rodríguez Castro.
- VI. Que la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación que consta en el oficio 17-CDR-2014 del 14 de febrero del 2014, emitió el informe técnico sobre la metodología indicada en el Considerando primero, en los que recomienda modificar la propuesta que fue sometida a audiencia pública. El principal cambio surge a partir de la solicitud formulada por el MEP (el oficio DPE-698-2013 de la Dirección de Programas de Equidad del 6 de agosto de 2013) en la

que se pide considerar la posibilidad de que dicha institución establezca requisitos sobre disponibilidad de las unidades que prestan el servicio, durante el lapso de la jornada estudiantil. Al respecto, se planteó lo siguiente:

“(...) se considera importante que la ARESEP tome en consideración que el MEP al momento de contratar las rutas sí exige que los automotores utilizados sean exclusivos durante la jornada estudiantil (...)”.

Adicionalmente, esta propuesta de modelo contiene los siguientes cambios con respecto a la versión anterior:

- a. Sustitución del procedimiento de estimación del precio de las unidades de transporte, por uno que se basa en los valores determinados por el Ministerio de Hacienda.
- b. Inclusión del rubro de costo asociado a cesantía.
- c. Cambio en la definición del porcentaje del salario relacionado con el seguro de riesgos de trabajo, para que éste pueda ser variado en función del valor establecido por el Instituto Nacional de Seguros en el momento de cada fijación tarifaria.
- d. Diferenciación del procedimiento de estimación de la flota óptima, de forma tal que para las rutas urbanas se considere la capacidad de diseño de los autobuses urbanos y para las rutas interurbanas se tome en cuenta la de los autobuses interurbanos. En la versión anterior remitida a audiencia pública, se propuso un solo procedimiento para ambos tipos de rutas, en el cual se consideraba el promedio de las capacidades de diseño del autobús urbano y el interurbano.
- e. Modificación del criterio para establecer la edad promedio de flota a considerar en los cálculos de depreciación y remuneración del capital invertido. En la propuesta remitida a audiencia, ese valor fue fijado en 10 años. En esta propuesta, se le define como la edad promedio de la flota utilizada para brindar el servicio en el período anterior al de la fijación de precios.

VII. Que analizada la propuesta de la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación que consta en el oficio 17-CDR-2014, la Junta Directiva considera prudente someter esa nueva propuesta metodológica al proceso de audiencia pública, dados los cambios sustanciales que se le han introducido a la propuesta original.

VIII. Que la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación mediante el oficio 23-CDR-2014 del 19 de febrero del 2014, emitió el informe de respuesta a posiciones presentadas en la audiencia pública realizada el 7 de agosto de 2013, en la que se conoció 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.”

IX. Que en virtud de lo anterior, lo procedente sería ordenar el archivo del expediente OT-121-2013 y ordenar la apertura de otro expediente, donde se conozca la nueva propuesta metodológica remitida por la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación mediante oficio 17-CDR-2014 y se permita la participación ciudadana que corresponde.

ACUERDO 02-14-2014

1. Ordenar el archivo del expediente OT-121-2013.
2. Comunicar a los participantes de la audiencia pública realizada el 7 de agosto de 2013, lo señalado en el informe referido en el considerando VIII y agradecerles por su valiosa participación en este proceso.

3. Solicitar al Departamento de Gestión Documental la apertura del expediente para el trámite respectivo.
4. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario que proceda a publicar la convocatoria a audiencia pública en periódicos de circulación nacional y en el diario oficial La Gaceta.
5. Solicitar a la Dirección General de Atención al Usuario (DGAU) que una vez conformado el expediente administrativo correspondiente, se someta a 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" y convocando la audiencia pública en periódicos de amplia circulación y en el Diario Oficial La Gaceta.
6. Instruir a la Dirección General del Centro de Desarrollo de la Regulación para que, una vez realizado el proceso de audiencia pública, proceda a analizar y dar respuesta a todas las posiciones presentadas y remita a la Junta Directiva la propuesta final de modelo.

A las dieciséis horas con cuarenta minutos se retiran del salón de sesiones, Guillermo Monge Guevara, Juan Carlos Pereira Rivera, Floribeth Hernández Porras, José Carlos Rojas Vargas y Daniel Fernández Sánchez. Asimismo, ingresa el señor Osvaldo Salas Rodríguez, a participar en la presentación del siguiente artículo.

ARTÍCULO 5. Exposición sobre los avances informáticos en la Intendencia de Transporte.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que es importante explicar cuáles son los sistemas de información desarrollados por la Intendencia de Transporte durante el 2013; con la participación del señor Osvaldo Salas Rodríguez, quien está ocupando una plaza de asesor del despacho del Regulador General; sin embargo, está trabajando en la Intendencia en todo lo relacionado con sistemas informáticos.

Señala que, cuando asumió el puesto de Intendente de Transporte, en noviembre de 2012, existía un tema pendiente relacionado con la elaboración de una base de datos que se requiere para la formulación de metodologías y demás temas tarifarios de transporte, modalidad autobús.

Indica que mediante acuerdo 08-104-2012, numeral 1), inciso ii), del acta de la sesión 104-2012 del 20 de diciembre de 2012, la Junta Directiva dispuso: "*Solicitar al señor Enrique Muñoz Aguilar, Intendente de Transporte Público, que tome las acciones necesarias para corregir las situaciones que se han informado a esta Junta Directiva con relación a los siguientes temas: i) ..., ii) elaboración de la base de datos necesaria para el desarrollo de la metodología tarifaria ordinaria nacional de transporte remunerado de personas, modalidad autobús (...)*"

Manifiesta que en ese momento, se discutió en la Junta Directiva que se debía empezar haciendo una base de datos, tomando como base los estudios tarifarios que ya existían. En ese sentido, a principios de 2013, conversó con el señor Dennis Meléndez Howell para buscar la forma de cómo incorporar recursos para este propósito; dada la prioridad institucional y que la Institución no tenía la capacidad de respuesta en ese momento. De esta conversación fue que el Regulador General, ofreció la contratación de un asesor informático en su Despacho. Después de analizar varias opciones, se seleccionó al señor Osvaldo Salas, para dicho puesto. Dentro de las tareas prioritarias, el Despacho

asignó al señor Salas la función de asesorar en la materia a la Intendencia de Transporte, principalmente para ayudar en el diseño de sistemas para que ellos pudiesen organizar su base de datos, la cual, por muchos años, estuvo pendiente.

Agrega que el Plan Estratégico Institucional (PEI) establece objetivos y acciones estratégicas como las siguientes:

- *Mejora en la calidad de los servicios públicos, según análisis sobre las quejas y denuncias interpuestas por los usuarios ante la ARESEP.*
- *Implementar medios tecnológicos que faciliten y simplifiquen la participación y la consejería del usuario.*
- *Innovación tecnológica: El no contar con las herramientas de trabajo necesarias para propiciar un intercambio de información veraz eficaz y oportuna con los usuarios amenaza la capacidad de gestión institucional, en cuanto a calidad, costo y capacidad de respuesta.*
- *Desarrollar e implementar sistemas y aplicaciones tecnológicas que faciliten la ejecución de los procesos sustantivos.*
- *Desarrollar e implementar sistemas y aplicaciones tecnológicas que faciliten la ejecución de los procesos administrativos y de apoyo.*

En ese sentido, señala que el trabajo que se ha venido realizando en la Intendencia de Transporte en materia de desarrollo de bases de datos y sistemas de información, está alineado con el Plan Estratégico Institucional y las prioridades de la Institución. Apunta, que no está de más informar que, a mediados del año 2013, fue cuando se aprobó el Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI) y, posteriormente, se aprobó el Plan Táctico de Tecnologías de Información (PTAC). En ese momento ya la Intendencia de Transporte tenía algunos meses de estar trabajando en los diferentes temas.

Indica que se ha trabajado en dos tipos de sistemas: sistemas de información regulatorios, específicamente para el servicio de autobús, pero que posteriormente abarcarán a los demás sectores, y, por encargo del Despacho del Regulador, el señor Salas ha estado colaborando en el diseño de varios sistemas de información de apoyo a la gestión administrativa institucional.

En cuanto a los Sistemas de Información Regulatorios, explica los siguientes:

Denuncias y quejas en línea:

- **Objetivo:** *Automatizar el proceso de recepción de denuncias y quejas de todos los servicios*
- *Aplicación Web validada con DGAU*
- *Repositorio de datos para información gerencial*
- *En proceso de implementación*

App Mi Ruta:

- **Objetivo:** *Ofrecer al usuario información del servicio: tarifas, horarios, mapas, paradas, etc.*
- *3.550 tarifas actualizadas en tiempo real*
- *Proceso de recepción de denuncias automatizado (140 gestiones a partir del 11/12/13))*

Intran:

- **Objetivo:** *Automatización de procesos tarifarios de autobús*
- *271 Estudios Tarifarios desde 2009 en adelante*
- *Registro de operadores, flota, rutas, etc.*
- *Integración de mapas digitales*
- *Registro y administración de denuncias y quejas*
- *Indicadores del servicio*

El señor **Dennis Meléndez Howell** consulta si los 271 estudios que conforman la base de datos de INTRAN representan el 100% de los estudios tarifarios de esa fecha hasta este momento, a lo que el señor **Enrique Muñoz Aguilar** señala que efectivamente, es el 100% de todos los estudios que dieron origen a las tarifas vigentes del 2009 a la fecha. No se incorporaron estudios tarifarios que fueron rechazados, sólo se incluyen las variables de los estudios que dieron origen a las tarifas vigentes.

La señora **Sylvia Saborío Alvarado** consulta si ese registro de operadores, flota y rutas, es solo para la Intendencia o si tiene relación con la Unidad de Cobro.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** comenta que hay un proyecto institucional en marcha para desarrollar el Sistema de Información Regulatoria. Se trata de un trabajo en equipo que está bajo el patrocinio del Despacho del Regulador y que está siendo coordinado por la Dirección General de Estrategia y Evaluación (DGEE) y en el cual tienen participación activa las Intendencias y la Dirección de Tecnologías de Información.

El trabajo realizado para la Intendencia de Transporte durante el 2013, ha sido de gran utilidad, dado que los sistemas desarrollados, las bases de datos y la experiencia, se han puesto a disposición de este proyecto institucional. Se ha tomado la decisión de iniciar con un gran módulo de operadores, que servirá para todos las áreas de regulación y que además debe estar integrado a los sistemas administrativos, tales como los que maneja la Unidad de Cobro, acorde con que lo indica la señora Sylvia Saborío.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** explica que, todo lo relacionado con el ingreso de operadores de la parte de la Intendencia de Transporte, estaría lista al 100% este año, el 50% en la Intendencia de Energía y un 42% en la Intendencia de Agua. Además, con el Sistema Administrativo Financiero (SAF), se está tratando de enlazar con lo que tiene que ver con los mismos operadores, para saber que el operador que está registrado, también esté al día en el pago de sus obligaciones.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** explica que, además de los sistemas de información regulatorios, el señor Osvaldo Salas, en su carácter de Asesor del Despacho y por encargo de este, también ha trabajado en el desarrollo de sistemas de información para la gestión de apoyo, los cuales son de utilidad para toda la Institución.

Seguidamente el señor **Osvaldo Salas Rodríguez** explica los siguientes sistemas:

Optimus:

- *Objetivo: Gestionar el potencial humano*
- *Implementado institucionalmente*
- *Capacitados todos los funcionarios de ARESEP*
- *Registro oficial de Tiempos*
- *Plataforma para costear actividades del POI y calcular los cánones*

Concursos de la Dirección de Recursos Humanos:

- *Objetivo: Automatizar el proceso de reclutamiento y selección*
- *Sistema para elaboración de concursos y registro de elegibles*
- *Recepción de Ofertas*
- *Recepción de Concursos*
- *Catálogo de Concursos*
- *Catálogo de Elegibles*

La señora **Grettel López Castro** comenta que una vez que la Junta Directiva consideró que era necesario ir hacia un sistema de registro de tiempo, y eventualmente hacia un sistema de costeo por actividades y proyectos, se evaluaron los cuatro sistemas identificados y vigentes a nivel institucional, recomendándose el sistema montano que utilizaba la Intendencia de Transporte. Este resultó ser el que mejor se adecuaba a las necesidades institucionales, permitiendo realizar mejoras progresivas al sistema para llevarlo a los estándares institucionales requeridos.

A partir de ahí se adoptó el sistema montano y se le cambió el nombre a Optimus. A esta fecha el sistema se encuentra en proceso de implementación, con una instrucción expresa del Regulador General para su uso a nivel institucional.

El señor **Ricardo Matarrita Venegas** señala que el sistema Optimus está en la primera etapa, porque si bien se trató de homologar, lo que estaban haciendo todos los demás, algunos tenían más variables o necesidades muy específicas. Agrega que los funcionarios incluyen todos los días la forma en que distribuye las horas y, de una vez, a qué centro de costo se lo asigna. Se puede determinar cuántas horas de regulación se destinan a las diferentes actividades, lo cual permite enlazarlo con el costeo.

Indica que el catálogo de actividades las realizó cada área, tomando en cuenta las mismas actividades que están en el Plan Operativo Institucional (POI) como actividades de rutina.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** manifiesta que el objetivo inicial es que los funcionarios generen una cultura de registro de sus tiempos y de asignación a las actividades y a las áreas reguladas. En una segunda etapa, el sistema debe estar vinculado con los planes operativos y con las metas que se vayan a establecer, de manera que se haga un vínculo con los procesos institucionales.

En cuanto a las quejas y denuncias, apunta que se está trabajando con la Dirección General de Atención al Usuario, con el propósito de que el proceso de atención de quejas y denuncias se pueda realizar mediante un sistema automatizado. En este momento se está en la etapa de automatizar el ingreso de las quejas y las denuncias y se está conformando una base de datos que no se tiene en la actualidad.

Sobre los concursos de la Dirección de Recursos Humanos, el señor **Oswaldo Salas Rodríguez** explica que tiene dos aristas; una administrativa, que es donde el personal de la Dirección de Recursos Humanos define los concursos y los publica y otra, que es la que verá el público en general, donde ingresará y llenará su oferta en línea, con base al concurso que definió Recursos Humanos. Esta es una aplicación desarrollada por solicitud de la Dirección de Recursos Humanos, en la que el Despacho del Regulador estuvo de acuerdo.

El señor **Enrique Muñoz Aguilar** indica que cada uno de los sistemas que se han explicado, están relacionados con los objetivos estratégicos establecidos en el Plan Estratégico Institucional (PEI) según se indica seguidamente:

- **INTRAN:** En respuesta a la Acción Estratégica 7.4 de “*desarrollar e implementar sistemas y aplicaciones tecnológicas que faciliten la ejecución de los procesos sustantivos*” (ARESEP; 2012; p. 70), este sistema busca dar mayor eficiencia al proceso regulatorio y tarifario.
- **Mi Ruta:** En cumplimiento del objetivo estratégico de fortalecer la participación del usuario, utilizando para ello tecnologías que faciliten y simplifiquen dicha participación y la consejería del usuario (acción estratégica 4.4).
- **Denuncias:** En respuesta a los objetivos estratégicos 3 y 4, mejorar la regulación de la calidad y el fortalecimiento de la participación y la consejería a los usuarios, utilizando tecnologías de la información y la comunicación como establece el objetivo estratégico 7.

- **Concursos:** En respuesta a la Acción Estratégica 7.4 de “*desarrollar e implementar sistemas y aplicaciones tecnológicas que faciliten la ejecución de los procesos sustantivos*” (ARESEP; 2012; p. 70), este sistema busca dar mayor eficiencia al proceso regulatorio y tarifario.
- **Optimus:** En respuesta al objetivo estratégico 6 se crea Optimus: conocer el tiempo destinado a los proyectos y procesos planificados, analizar las cargas laborales y reasignar los recursos hacia las prioridades, coincide con la aspiración estratégica de alinear el potencial humano a las prioridades institucionales (OE6).

Finalmente, se indica que, en el trabajo realizado se han tomado acciones para resguardar el control interno y las normas técnicas para la gestión y control de tecnologías de la información de la Contraloría General de la República, tales como las siguientes:

- *Se busca ajustar a los permisos que las normas 3.2.c, d, e. establece.*
- *En lo que se ha requerido, se ha solicitado la autorización para los accesos correspondientes a la dependencia competente: DTI.*
- *Se solicita accesos al servidor en el ambiente de desarrollo, lo cual mantiene la seguridad de los sistemas de información en producción.*
- *Todo servidor tiene sistemas de seguridad y control de acceso que se llevan en bitácoras de ingreso con perfiles.*
- *Para el caso de INTRAN: Acuerdo con DTI, Despacho e IT como insumo para el SIRT.*
- *Para el caso de OPTIMUS: Acuerdo con DTI para que la transferencia del OPTIMUS a los servidores institucionales al generalizarse a toda la institución. En coordinación con DTI, funcionarios de esa dependencia, actualizaron la base de datos institucional para que corriera el sistema.*

Analizado el tema, con base en lo expuesto por la Intendencia de Transporte, el señor **Dennis Meléndez Howell** somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad.

ACUERDO 03-14-2014

Dar por conocida la exposición referente a los Sistemas de Información desarrollados para la Intendencia de Transporte y otras áreas operativas de la Institución, durante el 2013.

A las dieciocho horas se retira el señor Osvaldo Salas Rodríguez.

ARTÍCULO 6. Asuntos pospuestos.

El señor **Dennis Meléndez Howell** sugiere posponer para la próxima sesión, el conocimiento de los asuntos indicados en la agenda como puntos 4 y 5. Somete a votación y la Junta Directiva resuelve, por unanimidad:

ACUERDO 04-14-2014

Posponer, para la sesión del 13 de marzo de 2014, el conocimiento de los puntos 4 y 5 de la agenda, correspondiente a los siguientes puntos:

- Asuntos relacionados con SUTEL: Informe para dotar de carácter permanente y unificar las clases de las plazas de Asesores de SUTEL. Oficio 01195-SUTEL-SCS-2014 del 27 de febrero de 2014.
- Informe final de la firma BDS Asesores Jurídica S.A., conforme a lo dispuesto en el acuerdo 02-82-2013 del 21 de noviembre de 2013. Oficio 154-DGO-2014 del 3 de marzo de 2014.

A las dieciocho horas y doce minutos finaliza la sesión.

DENNIS MELÉNDEZ HOWELL
Presidente de la Junta Directiva

PABLO SAUMA FIATT
Miembro de la Junta Directiva

ALFREDO CORDERO CHINCHILLA
Secretario de la Junta Directiva